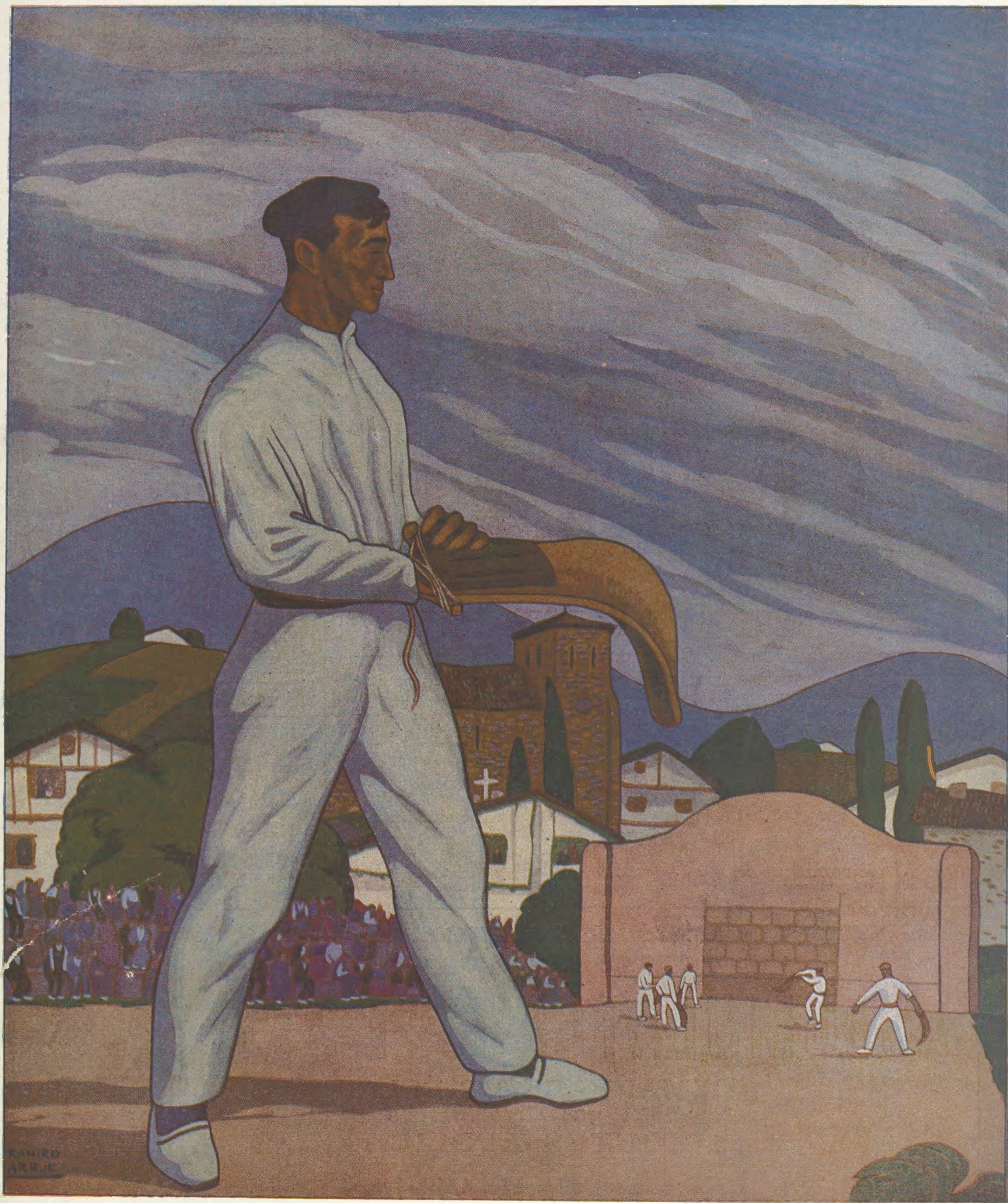


Prix provisoire
QUATRE francs

21^{me} Année
20 JUILLET 1920

Vie au Grand Air



APRÈS LA GRANDE QUINZAINÉ HIPPIQUE, par SAINT-GEORGES
LA GRANDE SEMAINE D'ESCRIME, par Joë BRIDGE
LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TENNIS

Editions Pierre Lafitte

Tout
le
monde
boit

le
DUBONNET

VIN TONIQUE
AU QUINQUINA

A Ehrmann

Il faut à votre bicyclette :

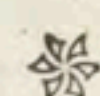
Des roulements doux ;
De bons pneumatiques ;

*Une selle de toute première qualité,
confortable, souple et indéformable.*

N'oubliez pas en achetant votre
machine, d'exiger
de votre marchand ou de votre constructeur

Une SELLE

L'INEXTENSIBLE



la meilleure du Monde à tous les points de
vue, reconnaissable à la plaquette métallique
portant ce mot placé à l'arrière de la selle.

Pour éviter les contrefaçons, les Selles
L'INEXTENSIBLE

portent les initiales H.G. gravées dans le cuir

AGRIP'PAN :- AGRIP'LINGE

POUR LES MESSIEURS

BREVETÉ S. G. D. G.

POUR LES DAMES

Deux **PETITES** merveilles qu'il vous faut connaître, parce qu'elles sont
d'une utilité très **GRANDE** et que vous en retirerez une satisfaction
et un bien-être **IMMENSES.**

EN VENTE PARTOUT

AGRIP'PAN, 40, rue d'Hauteville, PARIS

PELADE NOTICE GRATUITE
BENIT, pharmacien,
27, rue Matabiau, Toulouse.



Remède préventif contre

la MALADIE des JEUNES CHIENS

S'emploie en gouttes dans la pâtée, dès le sevrage.

— Nombreuses attestations d'éleveurs connus. —

Le flacon, 7 fr. franco contre mandat adressé à

J. RATIÉ, Ph[™], 45, rue de l'Echiquier, Paris-10^e

□ □ Notice gratis sur demande. □ □ □

ACCUMULATEURS DININ

DÉMARRAGE ET ÉCLAIRAGE

DES AUTOMOBILES

et TOUTES APPLICATIONS

SOCIÉTÉ DES ACCUMULATEURS ÉLECTRIQUES

Anciens Établissements ALFRED DININ

Société Anonyme au Capital de 3.000.000 de Francs

USINES ET BUREAUX

18, Route de Cherbourg

NANTERRE (Seine)

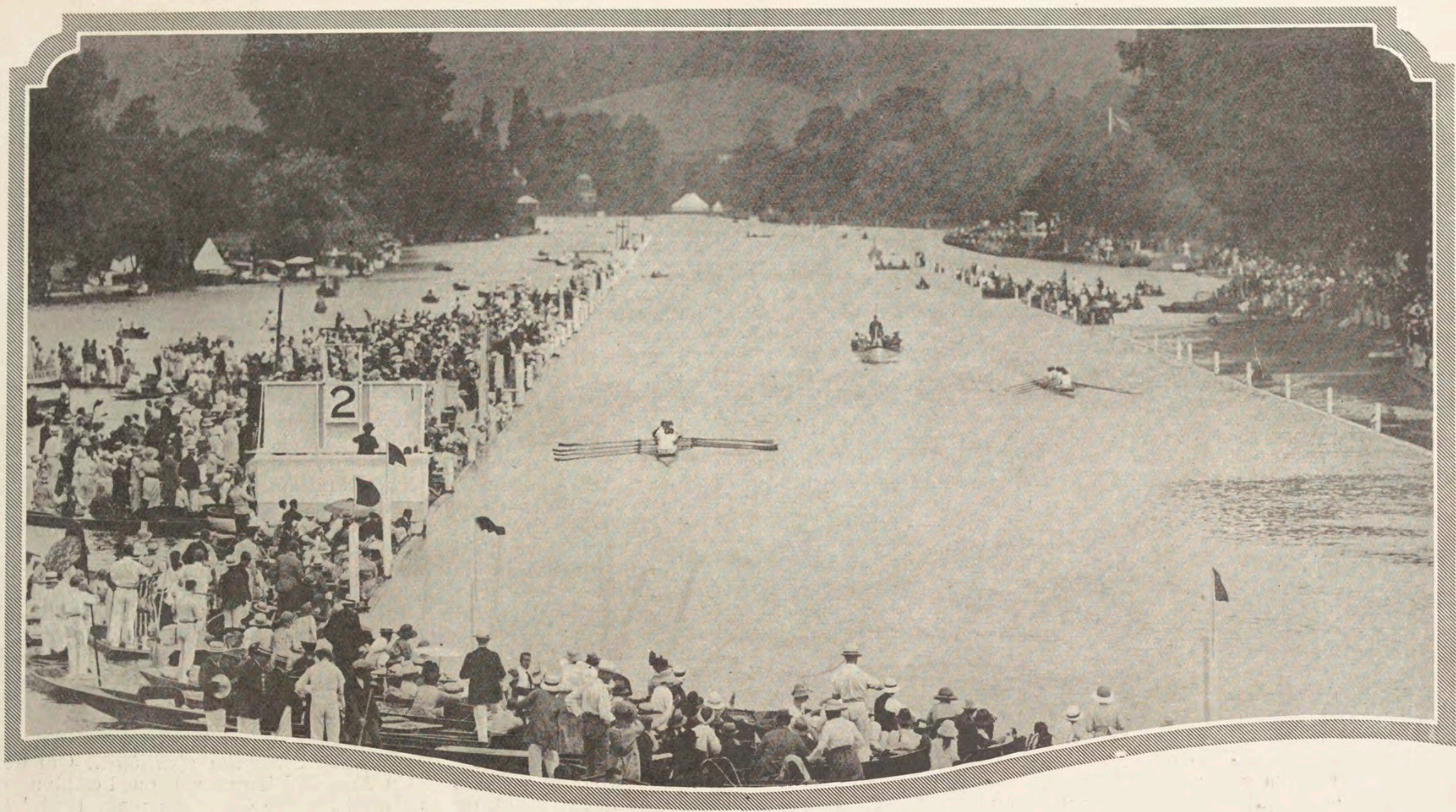
— TÉLÉPHONE WAGRAM 95-53 —

MAISON DE VENTE

49, Rue St-Ferdinand

PARIS (XVII^e)

— TÉLÉPHONE WAGRAM 29-14 —



LES RÉGATES DE HENLEY

Les régates de Henley, dont les premières épreuves se sont ramées le 30 juillet, sur la Tamise, ont remporté leur habituel succès et furent suivies par un nombreux public. Les Français, les Belges et les Suisses ne s'étaient pas engagés. Les Américains et les Universités d'Oxford et de Cambridge étaient largement représentés dans cette classique épreuve.

S O M M A I R E

20 JUILLET 1920

LES RÉGATES DE HENLEY	1	MICH-CINÉMA	25, 26
APRÈS LA GRANDE QUINZAINE HIPPIQUE, par St-GEORGES. 2, 3, 4, 5, 8		LE POLO A BAGATELLE	27
LE GRAND PRIX DE PARIS	6, 7	LE XII ^e PRIX BLANCHET A LA CROIX-CATELAN	28
LES GRANDES ÉPREUVES HIPPIQUES DE JUIN	9	LA COUPE AMERICA, par Jean SAVOYE.	29, 30
LE GRAND PRIX DES CHARS DE COMBAT	10, 11	LE GRAND PRIX DU MOTOCYCLE-CLUB DE FRANCE	30
LA GRANDE SEMAINE D'ÉPÉE 1920, par Joë BRIDGE	12, 13	LES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE TENNIS	31
LES CONCOURS DE LA "VIE AU GRAND AIR"	14	VIE AU GRAND AIR TECHNIQUE :	
STEEPLE CHASE EN AUTO	14	LES MOTEURS A DEUX TEMPS, par H. PETIT	32, 33, 34
TIR AUX PIGEONS DU BOIS DE BOULOGNE.	15	L'AVIATION DANS LA "STRATOSPHERE", par Louis DAMBLANC. 35, 36	
MAIN DROITE OU MAIN GAUCHE, par Alexandre CASTELL. .. 16, 17, 18		LA SUSPENSION DES MOTOCYCLETES, par P. LEFEBVRE	36, 37
COUPE FEMINA.	19	LES SOUPAPES DANS LES MOTEURS D'AUTOMOBILES ET D'AVIATION	
LE CHAMPIONNAT DE FRANCE INTERSCOLAIRE, par		par H. PETIT	37, 38, 39
André GLARNER	20, 21, 22	AU FIL DU MOIS	40, 48
LES RECORDS DE NOTRE AVIATION, par Jacques MORTANE .. 23, 24			

Nous sommes encore obligés de nous excuser auprès de nos lecteurs des retards qui se produisent chaque mois dans la mise en vente de la VIE AU GRAND AIR. Ces retards, qui ont pour cause initiale les grèves récentes, ne nous ont pas permis d'assurer la mise en vente régulière de notre magazine. Mais tout finira par se tasser et nous espérons bien arriver rapidement à la mise en vente régulière dans toute la France, de la VIE AU GRAND AIR, le 20 de chaque mois, avec le compte rendu complet des événements du mois précédent.

C'est avec regret que nous ne pouvons donner un compte rendu photographique du Grand Prix Automobile d'Indianapolis dans ce numéro. Malgré toutes nos précautions, il nous a été impossible de nous procurer le moindre cliché de cette manifestation disputée. Les courriers d'Amérique n'ont apporté aucun document, nous privant ainsi d'un reportage qui, d'ailleurs, avait perdu, hélas ! de son intérêt, la victoire ayant échappé aux Français.

Nos lecteurs trouveront dans notre prochain numéro, le compte rendu complet du Tour de France cycliste. Aujourd'hui, nous ne publions rien sur les deux premières étapes, disputées en juin, de façon que l'épreuve forme un tout dans la VIE AU GRAND AIR du 20 août.

Editions Pierre Lafitte

PROVISOIREMENT, LE N° 4 Francs.
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS POUR 12 NUMÉROS
FRANCE, 44 Frs. ÉTRANGER, 54 Frs.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE

20 JUILLET 1920 ♦ NUMÉRO 855
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle DE PUBLICITÉ
11, Boulevard DES ITALIENS, PARIS

TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS POUR TOUS PAYS, COPYRIGHT, JUILLET 1920, BY LIBRAIRIE HACHETTE, PARIS

Après la Grande Quinzaine Hippique

Par Saint-Georges.

PERFIDES comme l'onde, volages comme la plume au vent ? Que non pas ! Le sexe faible de notre race de pur sang pourrait, cette année du moins, donner l'exemple de la conduite, du sérieux et de la régularité à des jeunes filles du meilleur monde. Et quand on jette un regard sur les épreuves passées, on est tenté de conclure que tout est permis au sexe fort et qu'on est bien sévère pour les futures perles de nos studs. L'influence des rêves est-elle plus néfaste, les cœurs innombrables ont-ils joué de plus méchants tours aux sportmen que les caprices des Tchads passés et des Pendennis futurs.

Toujours est-il que cette année, la jeune génération féminine a causé les plus légitimes satisfactions. Le prix de Diane a été un modèle de régularité ; on eût pu prendre les cinq premières dans l'ordre et c'est à peu près au rang assigné par le betting qu'elles ont passé le poteau d'arrivée. Flowershop était précédée d'une grande réputation ; invaincue des pouliches, elle avait même eu raison par son courage d'Embry que l'on considérait comme un candidat au « Jockey-Club ».

Un doute ! Si minime, puisque dans un champ de quinze concurrentes Flowershop partit en payant dix pour sept. Pour une pouliche ! Dans ce prix de Diane réputé pour être le tombeau de tout raisonnement !

Que fut la course ? Un walk over, en apparence. Des réserves pour une des battues ? Aucune. A peine peut-on dire que Zilpa, jument de fond, selon son origine, fut contrainte de jouer son seul atout qui était d'imposer une course extrêmement sévère. Aussi, la fille de Chulo et Henriette de France a-t-elle relayé aussitôt le leader Bermuda quand celle-ci, qui faisait le jeu de Take a Step, s'est effondrée.

Flowershop a pris aussitôt l'avantage sur Zilpa et a filé au poteau alors que Take a Step venait à son tour attaquer cette dernière.

Il faut nous souvenir d'Union. Elle partit favorite dans le Grand Prix de Paris et elle échoua, ne pouvant mieux faire que de prendre la troisième place derrière Verdun et Rebelle. Moins bien fera Flowershop.

De l'avis de O'Neill et de Bellhouse qui ont monté Spion Kop et Archaïe en Angleterre, nous n'avions pas en France l'équivalent comme taille, structure et modèle de ces premiers et second de Derby. Et voici comme le meilleur jockey se trompe dans une écurie. Smith a préféré piloter Sarchedon, compagnon de box de Spion Kop, et n'a été que quatrième derrière Orpheus. O'Neill a pris la tête de bonne heure avec Spion Kop et a conservé deux longueurs sur Archaïe.

En dehors de Flowershop, avions-nous, parmi les mâles, des animaux d'assez grande envergure pour espérer ne pas voir se renouveler en 1920 l'échec de 1919 ?

On n'a pas cherché dans cette épreuve que le vainqueur de la course même, on a envisagé la question du crack que nous pourrions opposer aux sujets d'outre-Manche. Tous nos chevaux s'étaient entrebattus, ce qui est bien mauvais signe.

Il fallait, pour envisager le Grand Prix avec un peu de sérénité, la victoire de l'un des deux chevaux dont, malgré les défaillances

très excusables, on avait conçu par moment une haute opinion. Eux seuls étaient capables d'une réhabilitation complète : Odol avait battu Cid Campeador et la lutte avait été si meurtrière entre ces deux primeurs de trois ans que le second avait eu quelque peine à se remettre de la secousse. Bref, tous demeuraient redoutables bien que déconsidérés. Odol avait gagné toutes ses courses à 2 et 3 ans quand Zagreus lui avait infligé la défaite unique que d'aucuns n'acceptaient pas, bien qu'elle calmât leur enthousiasme. Sourbier avait à venger son échec par Odol à 2 ans. Son vrai actif cette année ? Le style magnifique dans lequel il avait fini devant La Palisse. Enfin, se disait-on, la vérité sera ce que nous choisirons entre des mensonges, et les mensonges étaient représentés par sept chevaux qui auraient pu porter les noms des péchés capitaux, et qui avaient quand même de beaux titres en regard de ceux des comparses trop nombreux. L'entraîneur de Sourbier, le brave Batchelor avait voilé de son chapeau un visage contrarié par la pluie du matin. M. J. Hennessy pensait que le terrain était alourdi et que son cheval allait galoper en « sautant des chaises ». Trac splendide ! Et figure bien classique, le gagnant, Sourbier, est celui que tous les bruits d'écurie ont empêché de prendre ; le second est celui dont les fins connaisseurs disaient grand mal, et les vaincus sont les « terreurs » de la dernière minute, les imposteurs Zagreus, Pendennis, Battersea qui ne peuvent même pas prendre la troisième place à Embry. Dons Quichotte avant la course, ils ne sont plus, après, que les chevaliers à la triste figure.

Nous avons pu, nous, nous reposer de ces émotions en passant à d'autres exercices, sur les obstacles. *Similia similibus...* Qui donc peut battre Coq Gaulois ! Un Anglais ? Troytown ou Poethlyn, ces héros de Liverpool, ou du Grand Steeple Chase de 1919. Peuh ! Ici, il n'y avait qu'Albanais et là-bas c'est bien spécial. Tandis que Coq Gaulois, songez donc ! Oui, c'est le grand champion national. Patatras ! Une vague de baisse de forme glisse de Maisons à Auteuil. Le gris est triste, le gris a fait chandelle sur les obstacles d'Achères, le gris a maigri, et pour un peu on dirait qu'il a pâli ; le gris se meurt, le gris est mort. Et il part mort dans la confiance des pontifes. Si sa cote ne s'effondre pas, c'est parce qu'elle est soutenue par d'innombrables profanes qui ont le culte du Liénart, du J. Lieux, du Head et du nom de notre grand steeple-chaser. Aussi, quand il gagne, le gris, est-ce du délire patriotique et mutualiste. Qui n'a ponté Coq Gaulois, sinon les fervents du turf qui sont trop forts et laissent une fois de plus aux innocents les mains pleines. Ils expliquent, les fervents : « Simpri a été massacré », et c'est vrai. « C'est un cheval qu'on ne peut tenir, et qui s'use. » Et c'est encore vrai. « Il a eu un tour de piste trop vite et un tour de reins trop carabiné. »

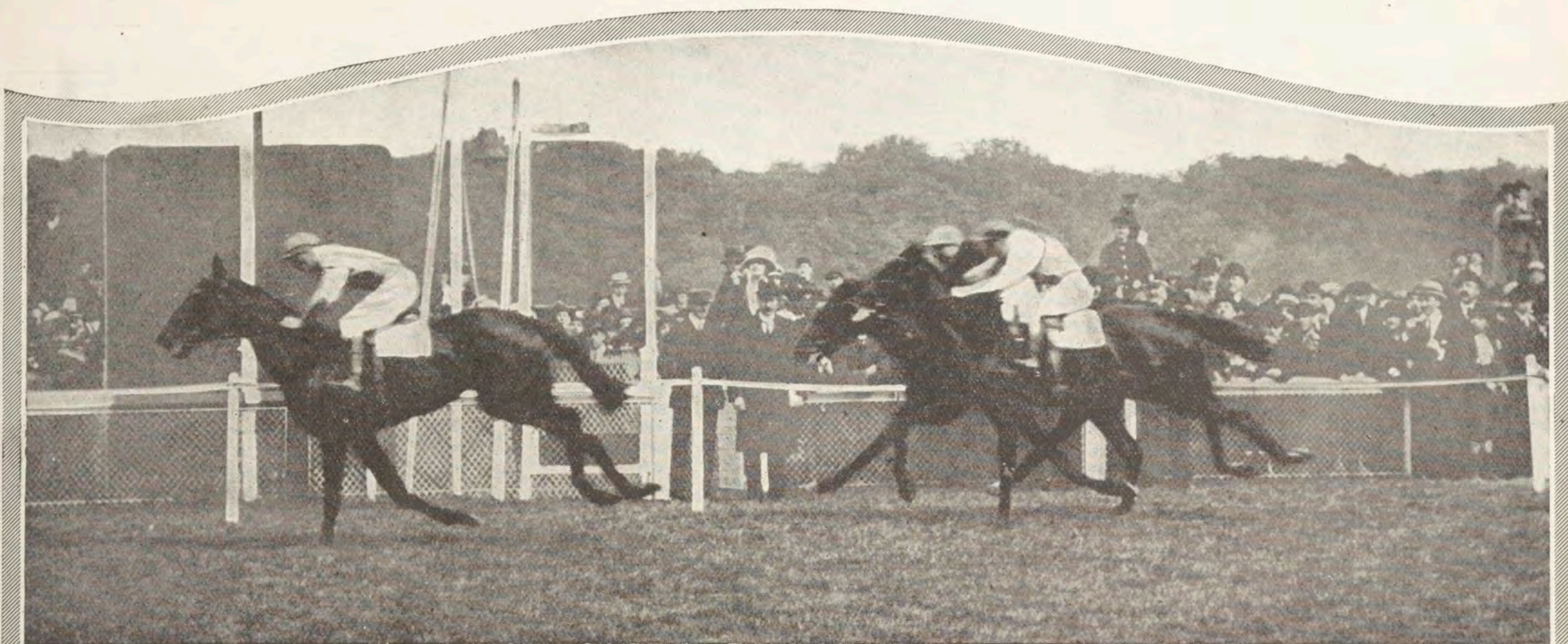
Hydravion est tombé et Poethlyn est tombé... boiteux. Héros XII aurait vendu chèrement la victoire si...

Le mieux que l'on puisse dire est que le Grand Steeple Chase est une course à obstacles de 6.500 mètres et que le bon est celui

L'ARRIVÉE DU DERBY D'EPSOM

La grande épreuve anglaise s'est disputée le 2 juin devant une assistance énorme. Spion Kop, au Capitaine Loder, monté par O'Neill, était premier devant Archaïe et Orpheus.





FLOWERSHOP

ARRIVÉE DU PRIX DE DIANE

ZILPA

TAKE A STEP

Le derby des pouliches, doté de 75,000 francs, s'est disputé le 6 juin à Longchamp, sur 2.100 mètres. Flowershop au baron Ed. de Rothschild, montée par Mac Gee, a confirmé ses précédents succès en l'emportant facilement. Bernuida est partie en tête devant Zilpa, Diane Mallory, Jane Eyre, Verdunoise, Flowershop. Dans la descente Bernuida se détachait légèrement, mais fléchissait dans les tournants. Flowershop se rapprochait tandis que Take a Step améliorait sa situation. Dans la ligne droite Flowershop se détachait et battait facilement de deux longueurs Zilpa. Take a Step était troisième à une tête.

qui, comme le cheval de M. Loyal, fait tout ce qu'on lui demande. Et cette fois le cheval de M. Loyal est le cheval de M. Liénart.

W. Head est dans une telle joie après la dernière haie qu'il se trémousse convulsivement ; le spectre d'un adversaire revenant à la rescousse le poursuit ; sa cravache tremble et s'agite ; on croirait que la toque du jockey va faire de même et flotter au vent, tandis que le gris, confus et inquiet, a l'air de dire : Et quoi donc, que se passe-t-il, avez-vous donc perdu la tête ! Moi, je n'ai pas perdu l'estomac et même je le sens dans mes talons, que Héros XII contemple avec douleur.

Aimez-vous le gris ? On en a mis partout. Le gris est à la mode en obstacles. C'est encore un gris qui gagne la Grande Course de Haies d'Auteuil, Chaud, et cette fois ce n'est plus de l'alliance franco-belge mais une triplice greco-franco-anglaise, car le propriétaire, M. Ambatielos est Grec, le cheval, anglais, mais faisant partie des écuries françaises, et d'une ascendance paternelle française. Avant la course, on s'aborde : « Chaud ? — Oui, très chaud ». C'est le mot d'esprit du jour. Ce ne sera pas une course de chevaux, mais une course de jambes, les unes, celles de Chaud iront aux nues étoilées de la casaque, les autres à

l'abîme, ou peu s'en faut. On ne se demande pas si les concurrents tiendront la distance, car leur mérite est connu, mais si les tendons tiendront la secousse, car le terrain est ferme. Chaud est d'origine Sancy dont toute la lignée préfère le sec. Il a 4 ans et n'a pas encore eu les petits malheurs des Bachlyk, Golden Fan, King's Cross, Sorgho qui le suivront péniblement et de loin à l'arrivée et s'arrêteront plus ou moins sur des épingles. Camouflet fut le plus conservateur en saluant si bas une claie que son cavalier ne conserva pas son assiette. Ce fut quand même une course émouvante entre ces cracks de la spécialité, d'autant que Chaud, ayant partie gagnée, eut la dangereuse fantaisie de vouloir jouer avec la dernière haie. Il y eut une seconde d'adieu veau, vaches, dindons, et puis le gris finit dans un style magistral que son jockey Lancaster — vainqueur de cette épreuve trois fois de suite — se plut à nous faire admirer.

Et maintenant, voici l'instant pathologique où pendant 3 m. 16 s. 2/5 trois cent mille spectateurs vont être frappés de démente. Le spectacle est admirable. Nous avons un des plus beaux Grands Prix de Paris qui se soient jamais courus. La curio-



FLOWERSHOP AVANT
ET APRÈS LA COURSE

Flowershop était très remarquable au paddock avant la course. A gauche, la poulie se trouvait en condition superbe. A droite, Flowershop après sa victoire, on remarque la différence après l'effort qu'elle vient de fournir.





CALIBAN

DEEPPDALE

BATTERSEA ODOL AS DES AS
LE DÉFILÉ AVANT LE PRIX DU JOCKEY CLUB

sité est à son comble. On est ému comme des enfants. On a la phobie de l'Anglais. Des bruits divers circulent. Cid Campéador ne sera pas au poteau. Mais on ne comptait plus guère sur lui pour battre le Titan que représente Spion Kop, le vainqueur du Derby anglais. O'Neill qui l'a monté dans cette épreuve d'Ep-som assure que rien ne peut venir à la hanche d'un tel cheval et qu'il n'y aura pas de course pour lui. Sharpe offre de parier qu'Odol sera devant le crack anglais. L'argent de nos amis tombe dru sur lui et il est grandissime favori à 2/1 dans un champ de quinze partants. Dès qu'on l'a vu dans le paddock on a été conquis et médusé. Spion Kop est un cheval bai, grand, fort, puissant et en même temps harmonieux, marchant d'un beau pas avec un air de noblesse et un calme qui font impression. Quand ceux qui souhaitent sa défaite le verront en mouvement ils seront prêts de laisser toute espérance car il rappelle dans son galop, dans sa façon de couvrir le terrain, les plus illustres vainqueurs qui sont venus enlever le grand trophée international. La



M. JAMES HENNESSY ET LE VAINQUEUR
M. James Hennessy inspecte Sourbier après la victoire de celui-ci dans le Derby. Le vainqueur est issu de Gorgos et Sapientia et est entraîné par Batchelor.

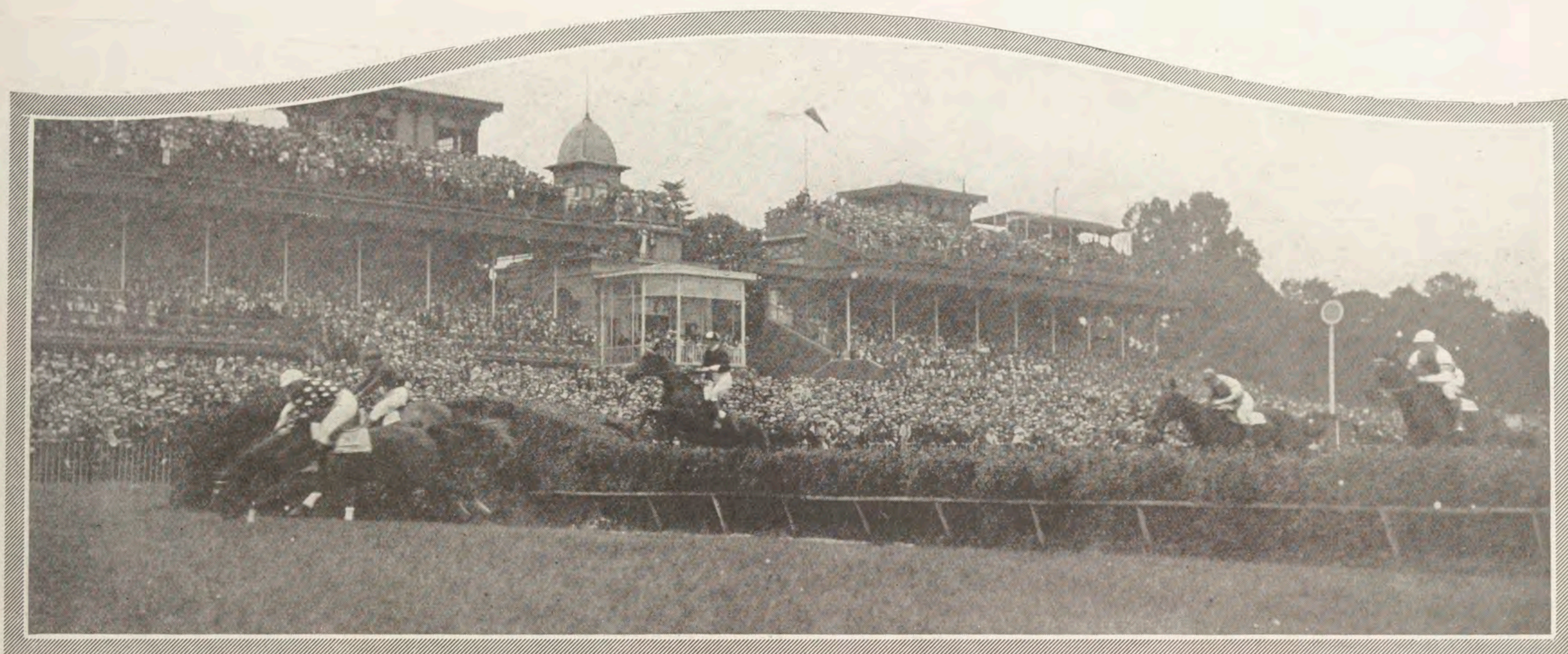
confiance des Anglais est absolue en leur champion, et même parmi les gens de métier, on ne doute pas de la victoire. Le sentimentalisme ajoute au prestige. Mais dans un certain clan très positif, on n'oublie pas que Comrade, compagnon d'écurie de Spion Kop, s'est toujours montré meilleur à la maison que le cheval du capitaine Loder. Si le public objecte que Comrade n'avait pas gagné au delà de 2.000 mètres et que, bien qu'invaincu, il n'a pas fait ses preuves de stayer, certains disent que la distance ne lui a pas fait peur contre son compagnon dans les questions particulières et privées qui ont été posées. Le secret n'est pas gardé, mais on est payé pour savoir ce que valent les racontars, les histoires du cheval qui est toujours meilleur que le meilleur et qu'on n'a pas vu à l'œuvre. Non que je nie la haute valeur de sa performance. Cependant on est unanimement d'accord que Sourbier aurait gagné facilement si Joe Childs n'avait dépassé rapidement tout le lot dans la descente pour se trouver derrière le leader Saint-Pol puis derrière Battersea. Avant le dernier tournant,



SOURBIER L'ARRIVÉE DU DERBY

ODOL

Sourbier à M. James Hennessy, monté par J. Childs, a remporté une victoire superbe dans le Prix du Jockey Club (2.400 m., 100.000 fr.), couru le 13 juin à Longchamp. Bizoton, Zagreus et Caliban se sont élancés en tête. Dans le tournant le peloton se désagrégeait. Embry et Sourbier se rapprochaient des chevaux de tête. Odol entraînait le premier dans la ligne droite devant Embry et Sourbier. Ce dernier se détachait avec facilité, et ni Odol ni Embry ne pouvait l'empêcher de l'emporter facilement.



LE DEUXIEME SAUT DE LA RIVIERE DANS LE GRAND STEEPLE CHASE DE PARIS

Le Grand Steeple Chase de Paris, doté de 150.000 francs, a été couru le 20 juin, à Auteuil. Troytown est parti en tête et a pris une légère avance sur Simpri, Pæthlyn. Héros XII, Coq Gaulois, Hydravion, Raclée Boche et Makurino. Au premier saut de la rivière des tribunes, Troytown était devant Coq Gaulois, Simpri, Pæthlyn. Hydravion tombait. Au brook, Simpri était en tête et faisait le deuxième saut de la rivière devant Coq Gaulois, Troytown, Héros XII, Pæthlyn et Makurino.

il était déjà en tête, harcelé par tout ce qui tenait encore dans cette course, furieuse comme une course à mort. Sourbier!... Une immense clameur, les cris de centaines de mille de spectateurs répétant ce nom. Déjà le délire approchant de son période le plus aigu. Et aussitôt des voix s'éteignent. Embry vient sur Sourbier, très menaçant. Ceux qui ont conservé un peu de calme ont l'impression très nette que le cheval de M. Hennessy faiblit. Joe Childs lui demande et il lui demande encore plus, et il lui demande tout, car le cheval de M. Wattine arrive presque à sa hauteur. A cent cinquante mètres du but, la partie semble perdue pour Sourbier car Embry lui prend une courte encolure, mais le fils de Gorgos et Sapiëntia se défend avec un courage admirable et peut être va-t-il reprendre l'avantage quand même, ou faire dead-heat, lorsque Comrade, qui était à trois longueurs, 200 mètres avant le winning post, se rapproche vivement et vient tout juste coiffer Embry d'une courte tête sur le poteau, tandis que Sourbier succombe d'une courte tête pour la seconde place.

Plus belle arrivée encore que celle de Frontin et Saint-Blaise; aussi belle que celle de Kizil Kourgan, Retz et Maximum — une tête, dead-heat pour la seconde place — et analogie très réelle avec la cause de la défaite de Retz. Oui, certes, course splendide, sympathique accueil à M. de Saint-Alary qui mitige l'exotisme de la défaite, mais combien plus belle aurait été la fête si le vrai bon cheval, le vrai meilleur de la course, Sourbier, avait gagné! Car on est, en dehors des intérêts et de tout patriotisme, encore bon sportsman en France et nul n'a pu contester la faute incompréhensible commise par Childs, d'autant que lui-même avait déclaré qu'il était encore venu trop tôt

sur les 2.400 mètres du Jockey-Club. Or, il s'agissait maintenant d'une course plus longue et plus sévère. Pourquoi et comment Joe Childs a-t-il eu cette nervosité? Pourquoi la patience lui a-t-elle fait défaut? Lui qui d'ordinaire est si maître de soi! A-t-il été victime de cette électrisation des foules? Les faux départs causés par ce Pendennis qu'on aurait voulu voir à tous les diables, ont-ils eu une influence sur son calme ordinaire? Joe Childs a fourni cette explication: Alors qu'il améliorerait sa position, le train, qui a eu sans cesse des à-coups, s'est ralenti soudain; Sourbier s'est bientôt trouvé en tête, et il eût été dangereux de le rentrer et de risquer le débordement. Donoghue ne



L'ARRIVÉE DU GRAND STEEPLE CHASE

Après le second saut de la rivière, Simpri était arrêté. Au huit, Héros XII faisait une faute. Après le bull-finch, Troytown était débordé. Coq Gaulois, à M. Liénard, (W. Head), prenait l'avantage sur Héros XII et gagnait par 4 longueurs. A gauche, le vainqueur, Coq Gaulois, par Royal Dream et Confiserie.



LE GRAND PRIX



LE DÉPART

Le Grand Prix s'est disputé le 27 juin, entre 16 concurrents. Le départ a été donné à la troisième tentative, Pleurs est partie en tête devant Charlebelle, Odol, Spion Kop. Brother the Eos et Sourbier fermaient la marche. Au tournant de la Cascade, Pleurs était devant Charlebelle.



LE DERNIER TOURNANT

Dans la descente, Sourbier et Embry se rapprochaient, et, dans le dernier tournant, Sourbier passait nettement en tête devant Battersea, Pleurs, Comrade, Embry et Spion Kop.



LE VAINQUEUR COMRADE

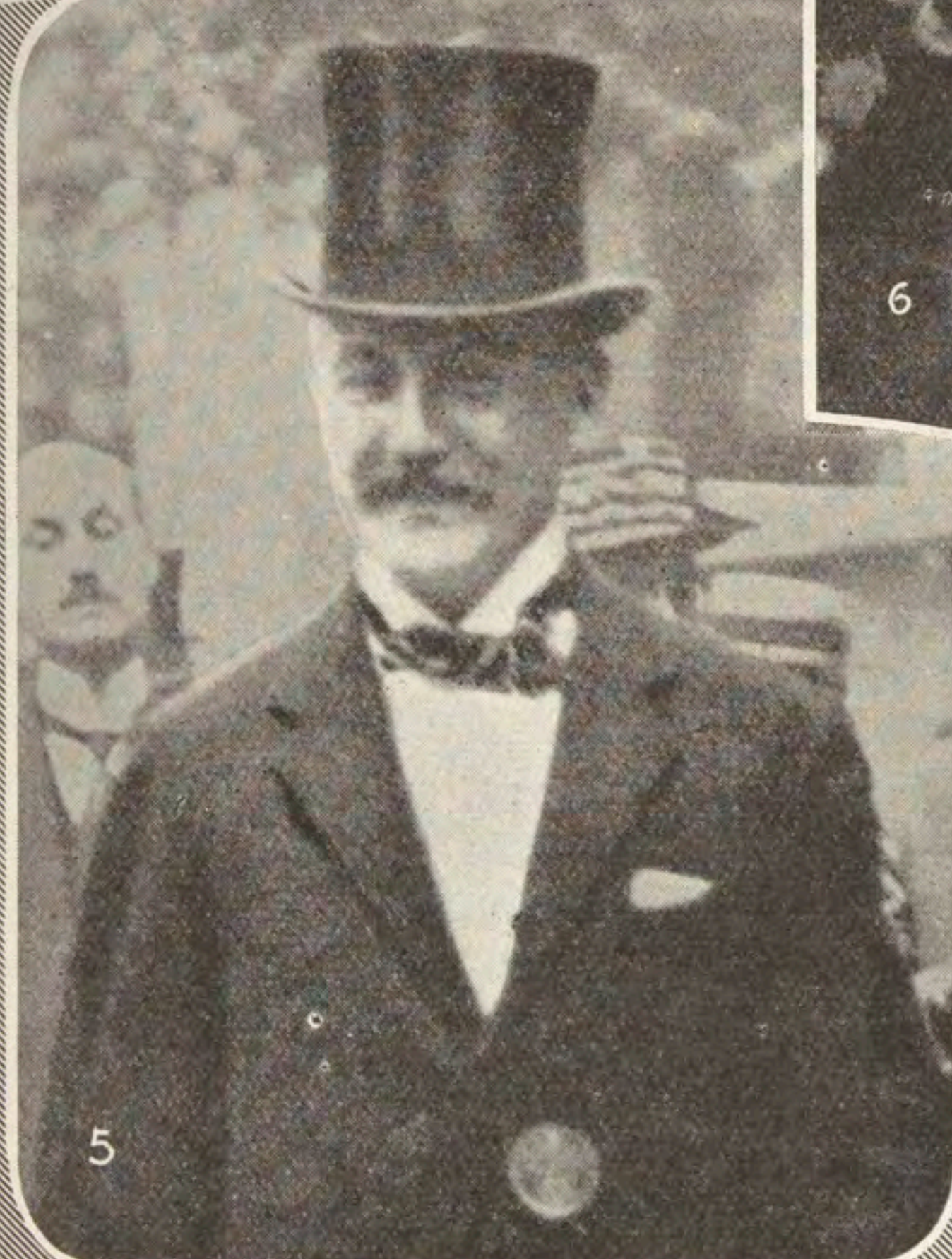
Poulain noir, 3 ans, par Bachelor's Double et Sourabaya, Comrade appartient à M. E. de Saint-Alary. Il était monté par Bullock, et est entraîné par P.-P. Gilpin

DE PARIS



L'ARRIVÉE

A l'entrée de la ligne droite, Spion Kop était débordé. Embry venait attaquer Sourbier, et une lutte étonnante s'engageait. A 100 mètres du poteau, Embry (à la corde) semblait prendre le meilleur sur Sourbier, mais il ne pouvait résister à l'attaque de Comrade (à l'extérieur) qui survenait dans un rush très courageux, battant Embry d'une courte tête, Sourbier 3^e au même intervalle.



M. E. DE SAINT-ALARY

Déjà vainqueur du Grand Prix en 1902 avec Kizil Kourgan et, en 1913, avec Brûleur, M. E. de Saint-Alary a remporté un nouveau et brillant succès dans la grande épreuve.

LA RENTRÉE DU VAINQUEUR

La rentrée du vainqueur aux balcons a été sympathiquement accueillie. M. de Saint-Alary et l'entraîneur P.-P. Gilpin ont été chaudement félicités.



LA GRANDE COURSE DE HAIES. — LA HAIE DU PAVILLON (75 000 fr., 5.000 m.). — La Grande Course de Haies, disputée à Auteuil le 23 juin, avait réuni 7 concurrents. Golden Fan s'est élancé en tête devant Chaud, Colonel Clive, Bachlyk, Sorgho, Camouflet et King's Cross. Camouflet tombait à la première haie. Avant les tournants King's Cross rétrogradait et Bachlyk était celle qui allait le plus librement après Chaud. Golden Fan fléchissait et Chaud l'emportait de 4 long., sur Bachlyk.

s'est-il pas plaint aux commissaires d'avoir été intentionnellement enfermé ? Et pourtant nous avons vu Spion Kop, au dernier tournant, complètement dégagé et faisant son effort au moment où nous aurions bien voulu voir celui de Sourbier se produire, et pas avant.

M. J. Hennessy n'aura pas le nom de son cheval inscrit au livre d'or du Grand Prix, mais dans la mémoire des sportsmen, Sourbier, demeurera le gagnant moral de l'épreuve et aura fait le plus grand et légitime honneur à l'élevage français, honneur auquel participe de la plus brillante façon Embry, fils d'Opott, tous deux d'origine française depuis deux ou trois générations et de bien davantage dans certaines lignées. Les entraîneurs W. Flatman et Batchelor méritent toutes les félicitations. J'ajouterai, pour être aussi véridique que possible au sujet de Sourbier, que l'excès de sécheresse a pu lui nuire comme il a nué complètement à Odol, et que le gagnant de notre Derby n'a pas eu au canter la belle action souple du 13 juin.

Quant à Comrade, payé 25 guinées, yearling, par M. Gilpin, son entraîneur actuel, à la vente après décès de M. Neumann, M. E. de Saint-Alary en acheta la moitié au mois de septembre dernier. C'est un joli poulain bai-brun presque noir, pas du tout dans la formule moderne des chevaux anglais. De bonne taille, très distingué, la tête fine et expressive, ayant de la lame, ne portant pas de chair inutile, aux contours harmonieux, dans le modèle enfin de nos anciens pur sang chez qui l'épaule et la hanche se dessinent, dont le rein bien tendu n'est pas empâté, dont la croupe n'est pas qu'un propulseur de vitesse, Comrade annonçait un animal susceptible de faire brillamment la distance. Et c'est tel que le jugeait son entourage qui a mis des monceaux d'argent sur sa chance, y a convié les amis de la maison, les tenants et aboutissants, alors que la masse des partisans du clan

d'Outre-Manche allait aveuglément au chef de file Spion Kop, un peu à Charlebelle, un peu moins encore à Blue Dun qui a fini quatrième devant le vainqueur du Derby anglais, lequel précédait Odol, que nous avons trouvé mieux le jour du Jockey-Club.

Bullock, le jockey de Comrade, a déclaré qu'il avait eu beaucoup de chance dans la course. L'entraîneur Gilpin, qui est co-propriétaire du cheval, peut dire qu'il en a eu plus encore puisqu'il joint à cette chance celle non moins appréciable d'avoir soutenu le fils de Batchelor's Double et Saurabaya d'un pari considérable. On m'a cité d'autres pontes formidables qui ont fait partir Comrade à 9/1 alors que dans la masse du public français, c'eût été du 30/1 pour un cheval que l'on croyait être un simple accompagnateur ou l'un de ces croquemitaines chargés d'améliorer la cote du favori.

Embry manque de gagner. Mais alors Flowershop qui l'avait battu, qu'est-elle devenue... Elle est devenue moins bien. Et puis ce n'était plus la même musique. Elle est une Alcantara et non un Opotts faiseur de stayers. Elle est et aurait été de toute manière ce qu'a été dans la course cette superbe Charlebelle, gagnante des Oaks, et qui n'a pas figuré dans les huit premiers, dont sont encore Pleurs, un leader sacrifié, et Pendennis.

Ainsi tomba comme par enchantement le vent de folie, ainsi s'effondra le délire prêt à fuser, à éclater en enthousiasme quand parut le numéro 14, alors qu'on espérait encore le huit ou le quatre, numéros d'Embry et de Sourbier. *Sic transit*, d'une courte tête, *gloria mundi*. *Sic transit* beaucoup d'argent français. Mais faisons confiance à notre élevage et semons pour mieux récolter. Rien n'est perdu, pas même l'honneur. Le turf ? Mais c'est une immense richesse de la France.

SAINT-GEORGES.

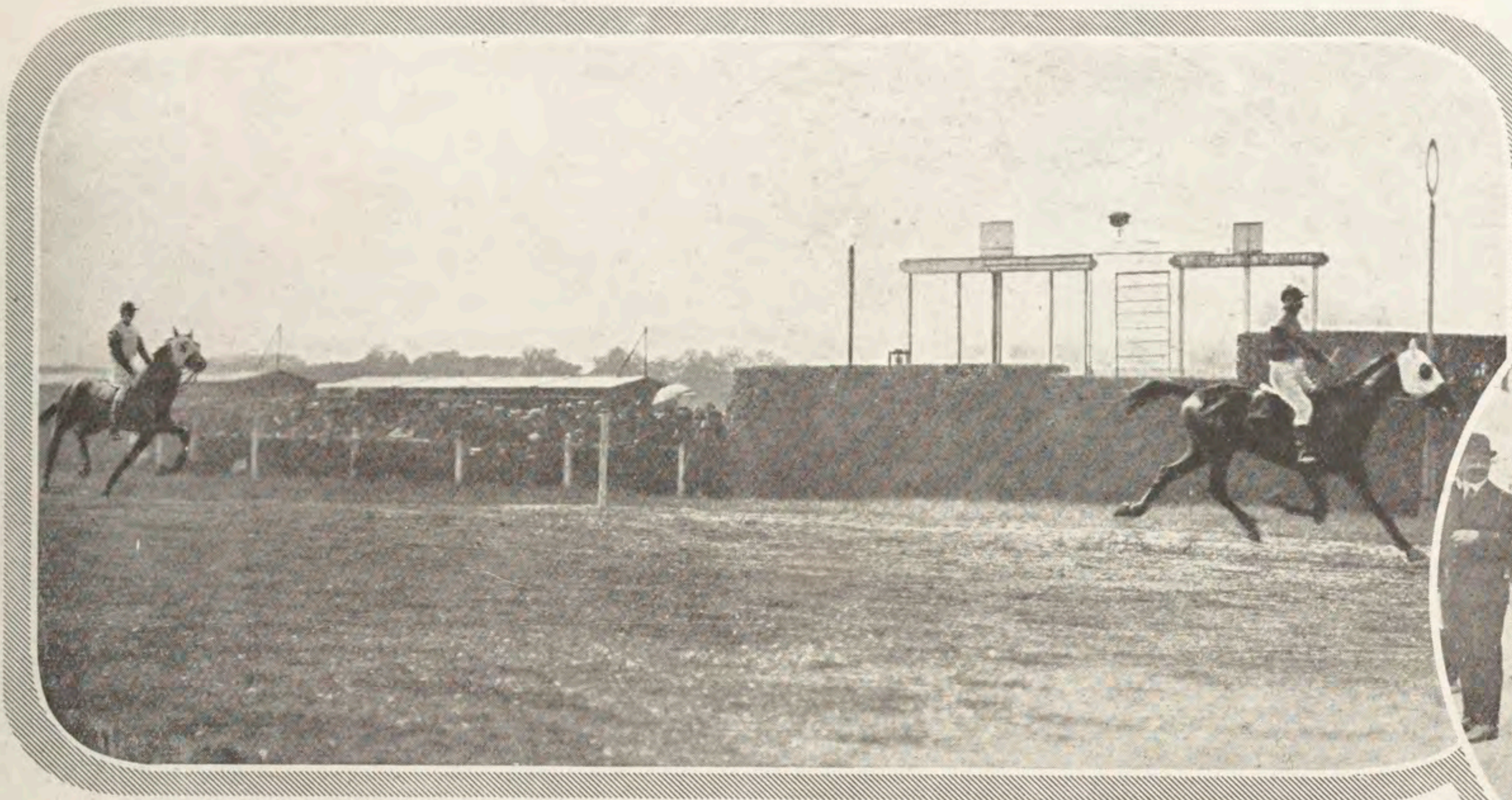
CHAUD

Chaud, par The Tétrarch et Winstom, à M. N.-E. Ambatielos, monté par Lancaster, entraîné par C. Halsey, gagnant de la Grande Course de Haies, courue à Auteuil, le 23 juin.

HÉROS XII

Héros XII, par Ex-Voto et Historienne, à M. H. Coulon, monté par G. Mitchell, entraîné par Filippi, gagnant du Prix des Drags (25.000 fr., 4.500 m.) couru le 25 juin, à Auteuil.





REYNOLDS V
ARRIVÉE DU PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE (Trot monté, 2.800 m., 50.000 fr.). Vincennes, 14 juin. — Reynolds V déboulant assez vite s'est détaché suivi par Roshiori. Ramadan en voulant doubler Roshiori commettait une grosse faute mais était promptement rééquilibré. Dans le dernier tournant, Ramadan doublait Roshiori et était derrière Reynolds V. Après une courte lutte, Ramadan à M. L. Olry-Roederer (Lintant) l'emportait nettement.



COLONEL CLIVE

Colonel Clive par Combours et Vervena à M. J. D. Cohn, monté par O'Neil, gagnant du Prix La Rochette (3^e année) (40.000 fr., 4.400 m.), disputé le 10 juin à Paris. Colonel Clive battait Sommeux et Tullamore.

LAISSANT de côté les épreuves capitales pour l'article spécial, nous retiendrons quelques courses importantes. La Course de Haies Annuelle s'est courue à Maisons, et Camouflet s'est désigné comme un candidat de premier plan pour la Grande Course de Haies en ne succombant que d'une encolure contre Golden Fan auquel il rendait seize livres, et en devançant Beauté de Cour qui recevait quatre livres.

Bizoton, à Lord Derby, est un des bons milers de l'année. Rosetti ne peut l'approcher à aucun moment dans le prix de la Morinière, à Saint-Cloud ; et Chaud par la façon dont il gagne sur 3.600 mètres le prix Elf montre qu'un Tetrarch peut faire la distance. Dès lors sa présence dans la Grande Course de Haies prend une première importance. Masking est vite comme une balle dans le prix de Clairefeuille, mais elle est à bout au poteau d'arrivée. Glorious est un des quatre ans les plus vites de France. Il le prouve encore dans le prix du Gros Chêne.

Verdier, dont on dit un boulet menaçant, a raison de Veni Vici après une lutte prolongée, dans le prix de Dangu. Le 12 juin, les trois ans débutent sur les haies dans le prix Wild Monarch. L'épreuve est décousue. Le Casset, qui part favori et n'est nulle part, montre aussitôt après, à Enghien, que sa course ne compte pas et qu'il doit bien valoir Crapiné, Rossator et Captain John qui l'ont devancé à Auteuil.

Il y a un petit scandale à Vincennes où dans le prix du Président de la République, le trotteur Romanof, grandissime favori, est boiteux avant de courir.

A Saint-Cloud, Rains, que l'excellent entraîneur Bariller a amené à merveille pour le prix de Bois d'Arcy, part on ne peut plus appuyé et, jamais, Sammy, Massis et Mangalia ne peuvent venir à sa hau-

teur. Veni Vici remporte à force de courage le prix Seymour. Arbois le battait deux foulées après le poteau.

Le steeple chaser anglais Troystown, vainqueur du Grand Steeple Chase de Paris et du National de Liverpool, s'est brisé la jambe dans le prix des Drags et a été abattu. Cet accident a attristé cette belle journée mondaine. Héros XII, débarrassé ainsi de son sérieux adversaire, a gagné de loin. A remarquer la victoire de Ma Beauté, au comte T. de Gramedo, dans le prix Stuart qui a terminé cette jolie réunion. Paragon, cheval anglais à Sir Paget sème la terreur dans le camp français en gagnant le prix de Seine-et-Marne, le samedi, sur Hollister qui n'a pas l'aptitude voulue pour 2.400 m. et Clean Sweep qui est d'ordre bien inférieur à nos trois ans de Grand Prix. Du coup, les chevaux anglais semblent imbattables le lendemain. Douce panique ! Monte Santo se montre, dans le prix Kergorlay, 40.000 francs, meilleur que Marron et Caliban et des animaux d'ordre bien secondaire. Mais le fils de Nimbus gagne plaisamment et laisse prévoir une meilleure production de l'étalon de M. Aumont. Caliban à beaucoup à faire pour justifier son ancienne faveur. Hallebardier trouve encore un cheval devant lui dans le prix de Martinvast. Cette fois, c'est Néomélie qui a retrouvé dans le repos une meilleure forme. Sapristi et Fricourt ne peuvent faire galoper Astypalée, la gagnante du prix de la Porte-Maillet. Le jour du Grand Prix, Le Rapi à la victoire facilitée par la fâcheuse position d'Imaginaire enfermé à la corde et qui ne peut jamais se faire jour, tenu par Samourai. Sibylline est distancée dans le prix Castries au profit de Sylphe, pour avoir quitté sa ligne. *Dura lex, sed lex.*

SAINT-GEORGES.

ARRIVÉE DU PRIX SEYMOUR (40.000 fr., 3.800 m.), Paris, 24 juin. — Le train a été fait par Arbois devant Caroly, Veni Vici, Roselin et Anvin. Veni Vici prenait le commandement devant Caroly, Arbois, Anvin et Roselin, Caroly attaquait Veni Vici dans les tournants, mais en vain. Arbois (à l'extérieur), venait ensuite mais succombait d'une tête Veni Vici à M. Eknayan (Garner).

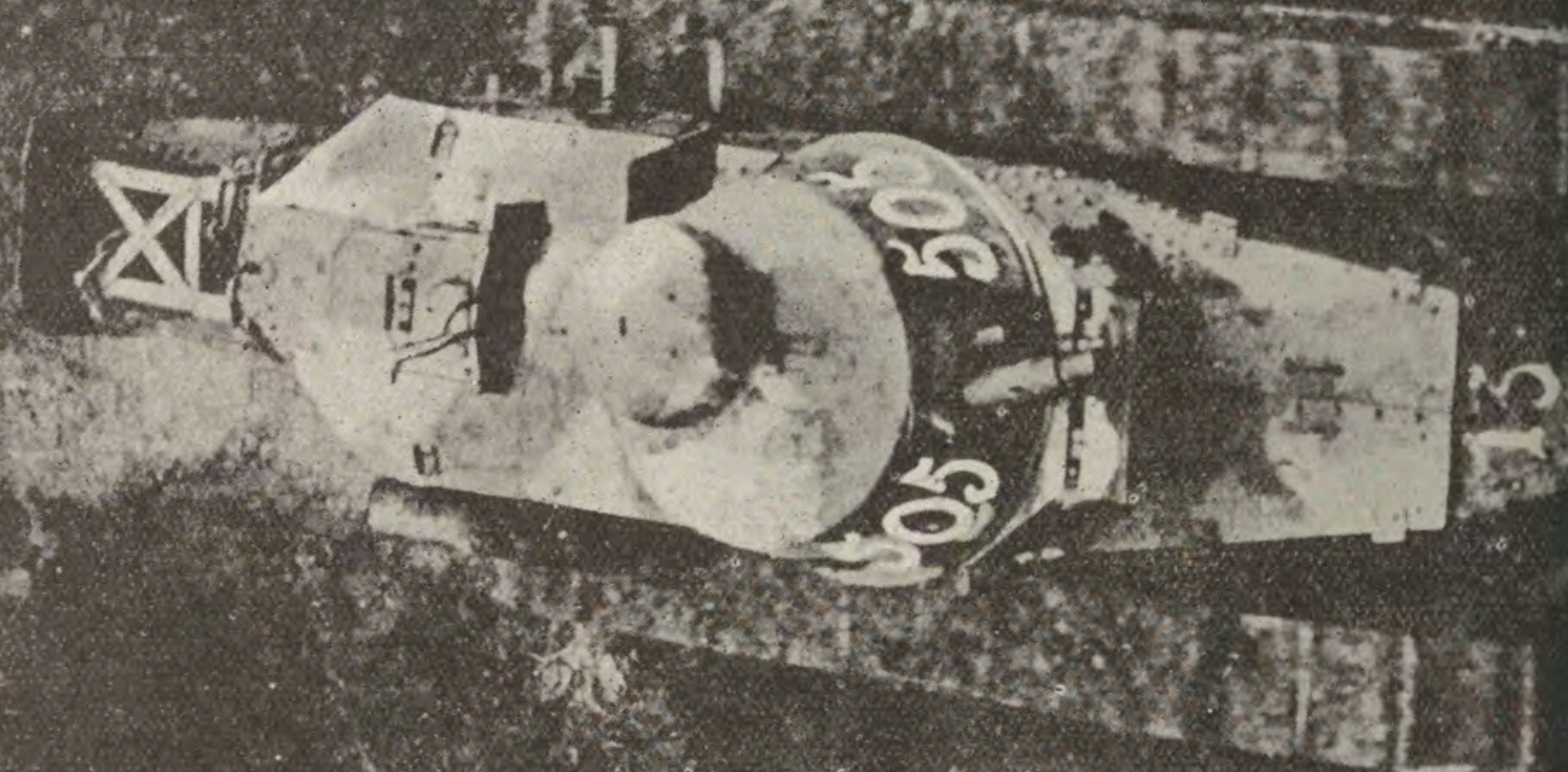
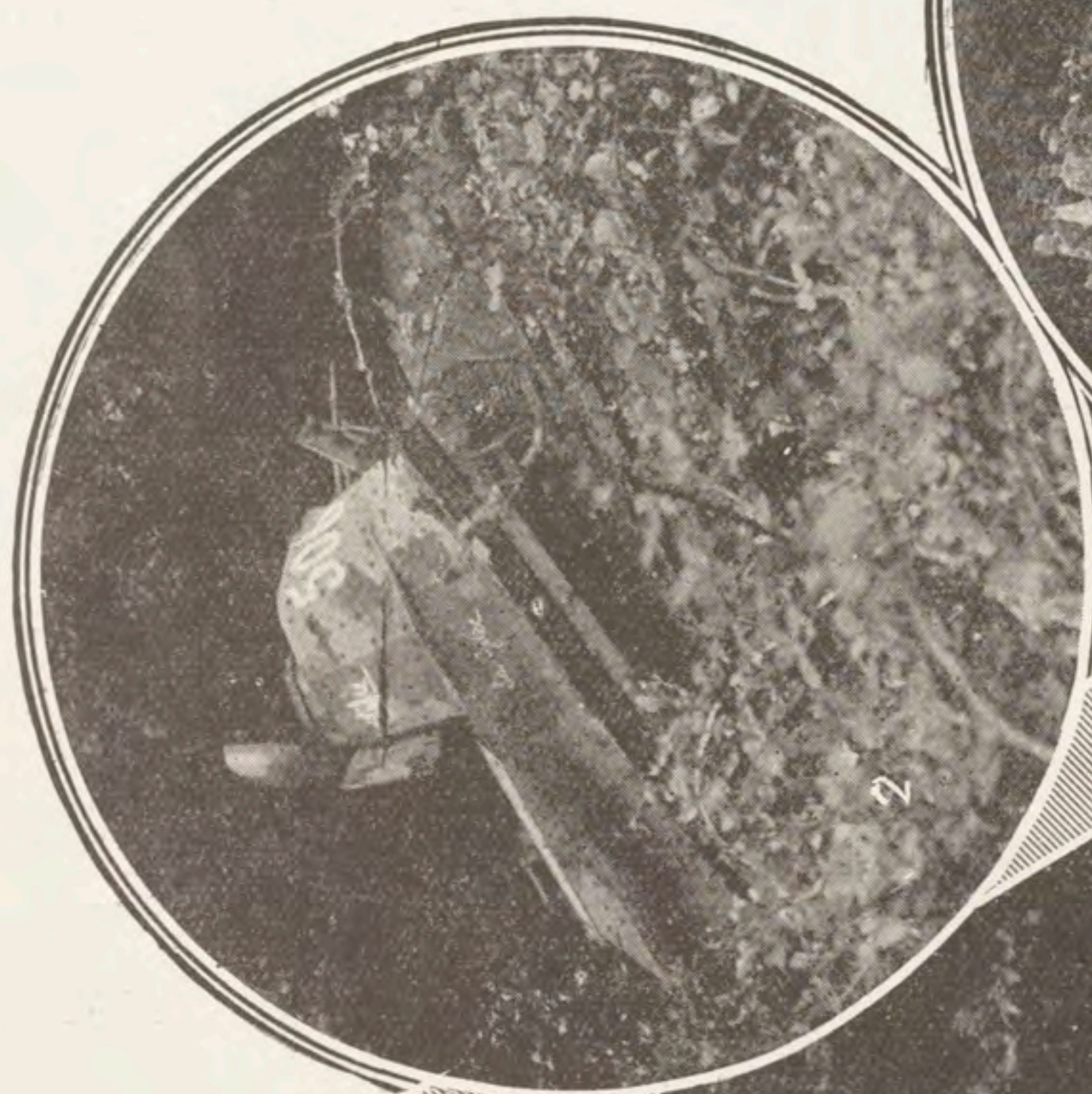
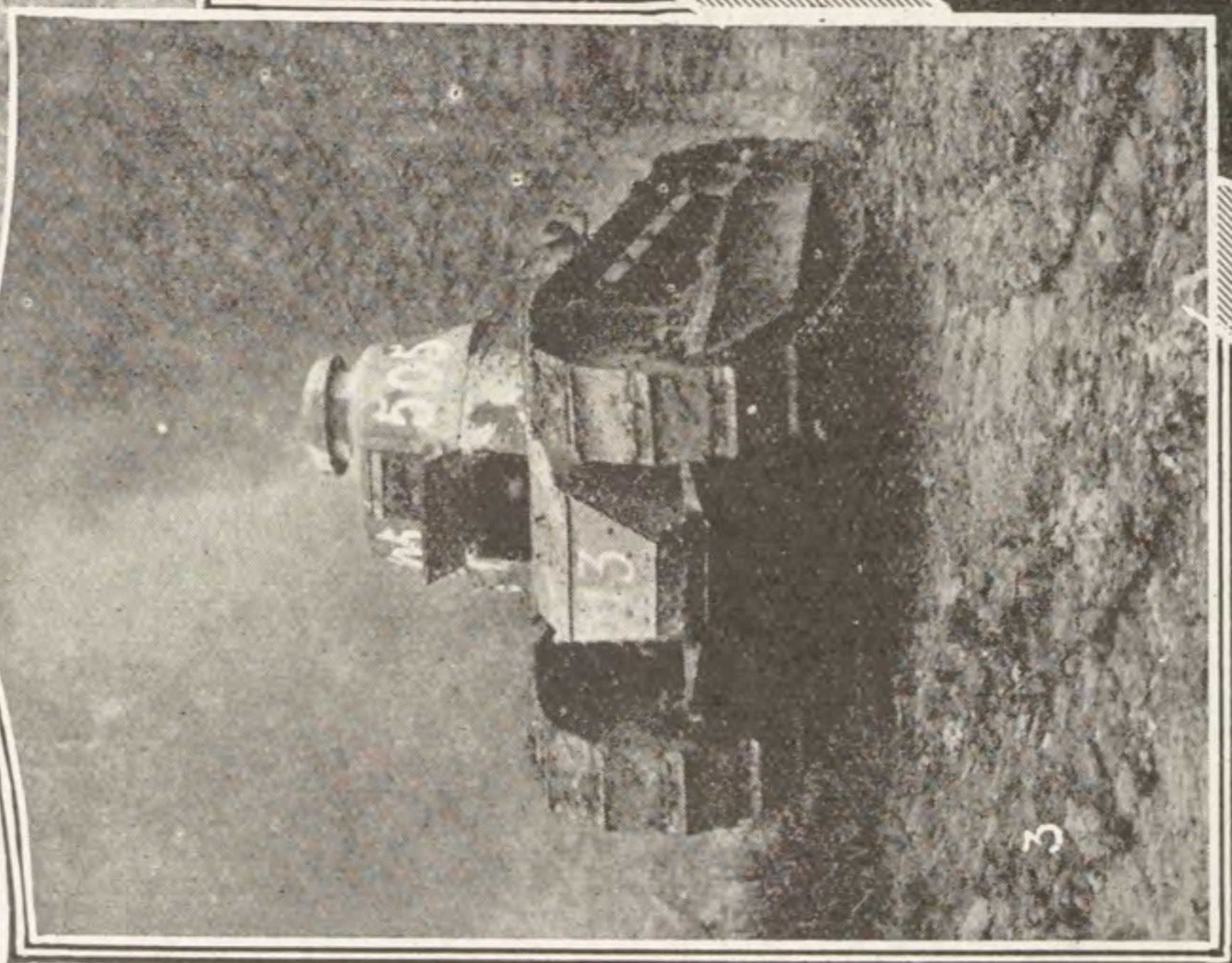
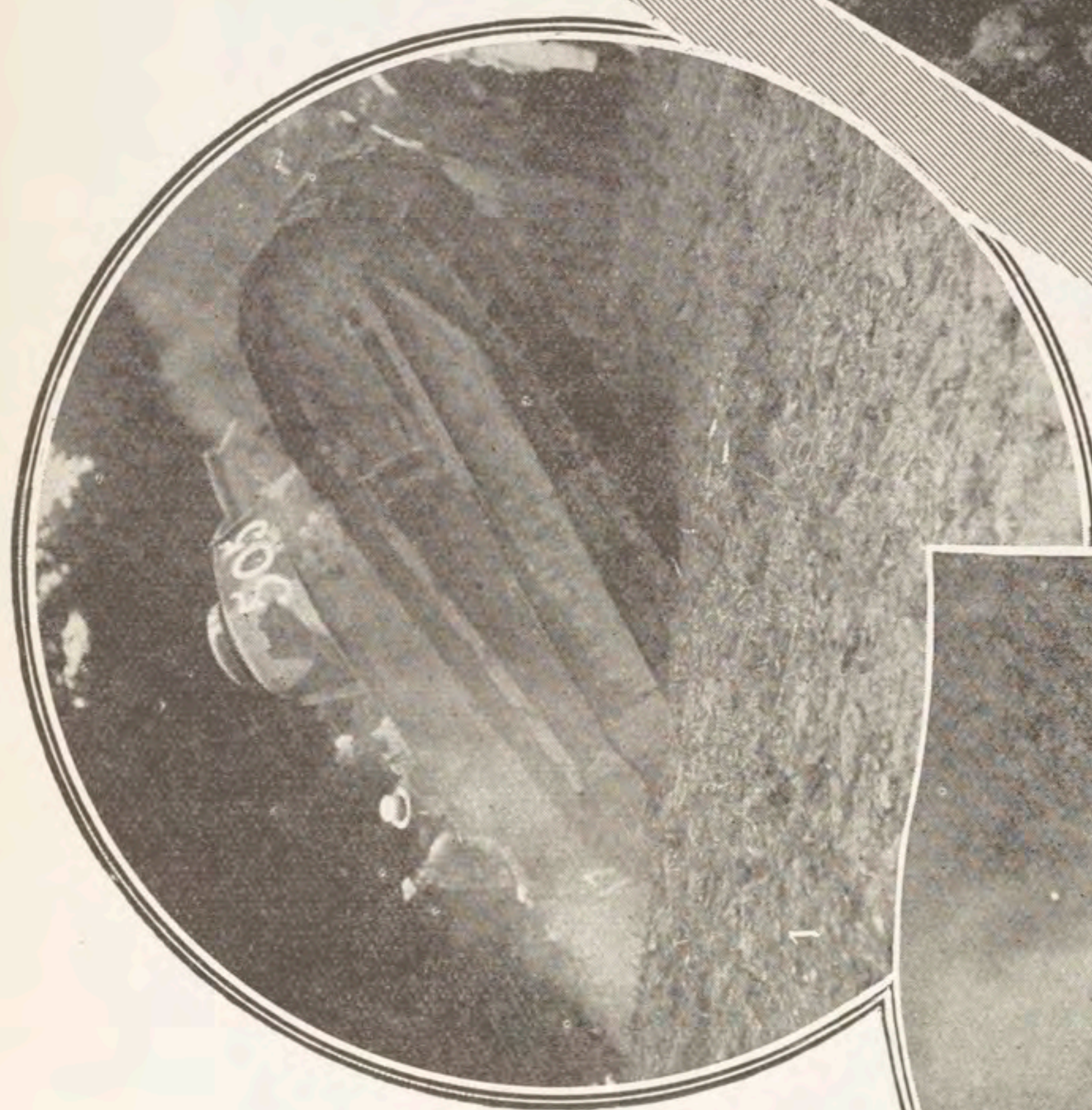


MONTE SANTO

Monte Santo, par Nimbus et Hardie, à M. A. Aumont, monté par Sharpe, entraîné par El. Cunnington, vainqueur du Prix Kergorlay (40.000 fr., 2.000 m.), disputé le 24 juin, à Paris.



LE GRAND PRIX DES
CHARS DE COMBAT

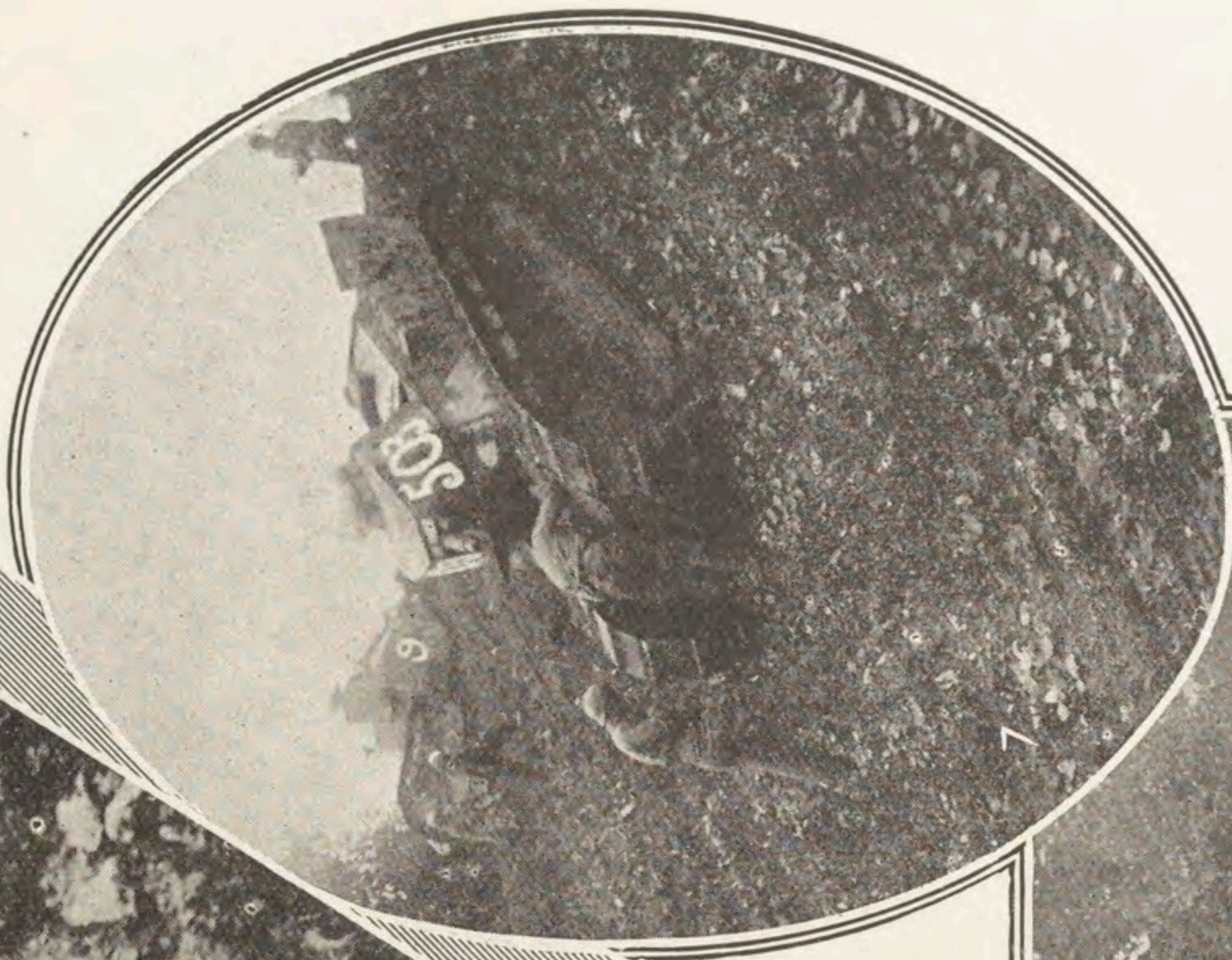




6



8

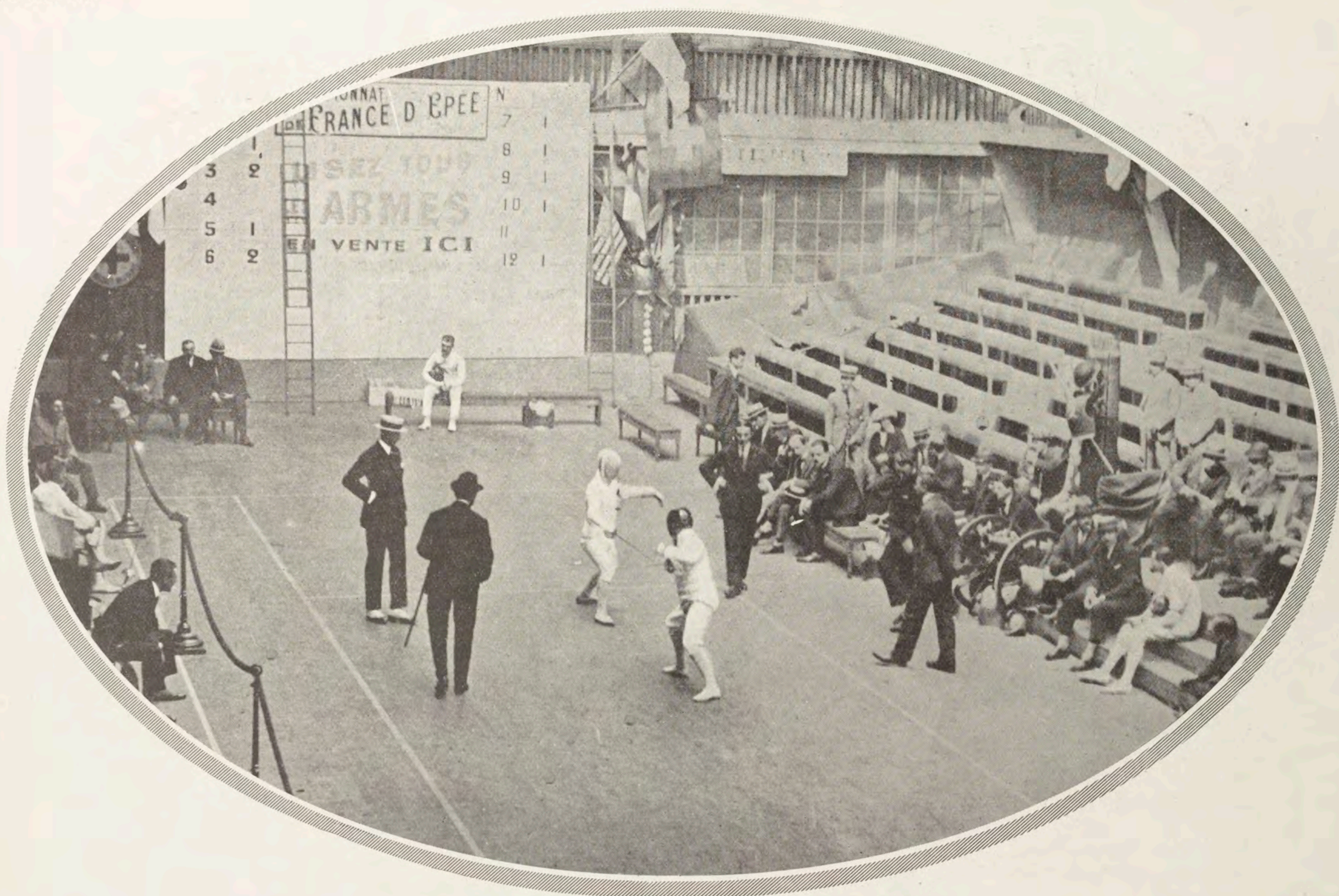


9

LES CHARS PENDANT L'ÉPREUVE

Le Grand Prix des Chars de Combat, organisé le 20 juin par notre confrère l'*Auto*, sur le Champ de manœuvres de Satory, a remporté un succès triomphal. Les neuf régiments de l'Artillerie d'assaut avaient envoyé des équipes pour disputer les différents Challenges. Le parcours très accidenté, de 4 kilomètres environ, fut couvert en 19 m. 35 sec. par un équipage du 27^e Bataillon, qui réalisait ainsi le meilleur temps et gagnait la Coupe du Président de la République. Le Challenge de l'*Auto*, revenant au régiment dont les équipes réaliseraient les meilleurs temps additionnés, était enlevé par le 507^e R.A.S.

5



VUE D'ENSEMBLE DE LA FINALE DES AMATEURS

La finale, qui réunissait, après quatre jours d'éliminatoires, nos douze meilleurs épéistes, donna lieu à des assauts passionnants, que le public a suivis de bout en bout avec un grand intérêt.

LA GRANDE SEMAINE D'ÉPÉE 1920

Par Joë Bridge.

Le temps n'est plus aux lamentations ni aux jérémiades... Dieu merci ! Voilà notre belle escrime française resuscitée... et magnifiquement vivante... plus vivante même, et plus ardente qu'elle n'a jamais été ! La Grande Semaine d'Épée a prouvé, le mois passé, d'une éclatante manière, que nous avons raison de ne pas désespérer, lorsque, sitôt la guerre finie, nous faisons l'appel de tout ce que le sport des Armes comptait encore de fidèles, pour remettre sur pied, tant bien que mal, les débris de nos Fédérations éparses et de nos salles dispersées !

L'Escrime Française, on doit même le dire, a fait en un an (je parle de l'escrime à l'épée, surtout) d'immenses et décisifs progrès, qui la classent désormais au même rang que nos sports athlétiques les plus complets... J'en parle en connaissance de cause, ayant tâté à fond du saut, de la course, de la boxe et du rugby... Le cœur, les muscles, le souffle, les nerfs et la volonté fournissent, chez l'épéiste, exactement le même travail que chez le sprinter, le sauteur, le boxeur ou le footballeur... et je pense même que le travail intense des centres nerveux est, par-dessus le marché, chez nous, tellement plus considérable, tellement plus aigu et tellement plus répété (notre élan étant, la plupart du temps, coupé net lorsque notre mécanique est, même imperceptiblement déréglée) que seuls des hommes faits et aussi complets au moral qu'au physique peuvent prétendre parmi nous à des succès certains, continus et catégoriques.

Gaudin fut la seule exception à cette règle immuable, puisqu'il égalait, à dix-sept ans, les plus grands maîtres... mais Gaudin est un prodige de l'escrime au même titre que Carpentier en est un autre de la boxe... L'un et l'autre obéissant, sans effort, à des réflexes, innés en eux... et leur vitesse d'exécution est tellement rapide qu'elle dépasse même, si l'on peut dire, leur propre conception...

Ceci dit, j'en reviens à notre Grande Semaine... Elle fut un peu longuette et eut gagné à être écourtée de trois longs jours. C'est une leçon qui nous servira l'année prochaine, et que je veux utiliser cet été, dès le Tournoi de Deauville, au cours duquel, grâce à la générosité du sportsman éclectique qu'est M. Cornuché, se disputeront pour la première fois officiellement les championnats d'Europe d'Épée.

Dans l'intérêt même de l'Escrime, nous ne devons admettre le public qu'aux toutes dernières finales des Championnats, et il faut lui présenter, en quelques heures bien employées, tout le dessus du panier des champions engagés... Finissons-en une bonne fois avec ces journées interminables et soporifiques qui tuent les concurrents, les juges, les spectateurs... et le sport par-dessus le marché...

Un grand progrès fut réalisé, cette année, dans l'organisation matérielle des épreuves... Un immense tableau d'affichage, un speaker, continuellement en contact avec la foule, l'emploi du gong comme à la boxe pour déterminer les reprises, un programme où il était facile de retrouver les noms des tireurs grâce à leurs numéros... tout contribua à faciliter définitivement la compréhension des plus profanes... et, de ce côté, je crois, la perfection n'est pas loin d'avoir été atteinte.

Les résultats furent aussi probants qu'ils pouvaient l'être avec le système bâtarde des deux touches qui fut cause que bien des concurrents firent du mauvais fleuret et une escrime à l'épée à peu près négative... Il faudra, pour les Championnats, en revenir à cette vieille poule en une touche, qui, décidément, à l'âme bien chevillée au corps, et garder les touches multiples pour les matches en assauts publics.

La victoire de Dubourdieu fut la consécration d'une belle et longue carrière d'escrimeur très complet. Elle fut accueillie par d'enthousiastes ovations, car le champion de 1920 ne compte,



DUBOURDIEU

Champion de France 1920, Dubourdieu obtint une victoire très méritée. C'est un de nos plus anciens escrimeurs et qui porte depuis 10 ans les couleurs françaises dans tous les tournois internationaux.



GAUTHIER

Champion des professeurs, Gauthier fit une énorme impression. Escrimeur de grande valeur, il se classe définitivement, cette année, parmi les meilleurs, en compagnie de Baudat et Bouché.

dans notre monde, que des amis. Le professeur Gauthier s'imposa comme un très fort champion ; Baudat et Bouché, Bautain et Collin furent les meilleurs après lui, mais je persiste à croire que tous nos grands jeunes maîtres actuels, y compris Laurent, qu'un claquage fatal fit malheureusement éliminer, ne sont pas, en match, supérieurs à nos As amateurs : Trombert, Massard, Ducret, Lippmann, Amson et Buchard... Une belle rencontre s'impose pour l'hiver prochain, entre les « purs » et les « pros », et la Fédération Parisienne se doit de l'organiser. Je veux, encore rendre hommage à la belle sportivité d'Armand Massard, qui, toujours handicapé par des blessures de guerre, tint cependant à défendre sa chance dans la poule des Champions, tira en très grand escrimeur, et eut l'honneur de ne succomber que d'une touche devant un George Trombert déchaîné ! Trombert, dans un sursaut d'énergie dont seul il est capable, gagna de haute lutte, après son championnat de pistolet, le titre magnifique de Champion des Champions qu'il conquiert avec une éblouissante maîtrise, un cœur admirable, une théorie consommée des armes et la plus jolie probité sportive.

Un homme aurait mérité de gagner la Grande Semaine : c'est Léon Delevoye, qui, superbement préparé et plein d'une magnifique confiance en lui-même, racheta la science moyenne qu'il a des armes, par une combativité inouïe, et fut dangereux jusqu'au bout dans le groupe de tête. Léon Delevoye est un convaincu et un véritable apôtre de l'Escrime.

Souhaitons qu'il trouve l'an prochain, dans le championnat de France, qu'il tirera certainement encore, la juste récompense de ses efforts et de son amour pour les armes. D'ailleurs la finale du championnat de France des amateurs fut, cette année, tellement ouverte, qu'il fut impossible de dire, jusqu'au tout dernier

assaut, qui gagnerait. Ceci prouve que nous avons actuellement dans notre sport régénéré une bonne vingtaine d'escrimeurs dignes de porter le titre glorieux de champion de France.

Je m'en voudrais de terminer sans constater les éblouissantes performances des maîtres d'armes militaires au fleuret, au sabre et à l'épée pendant leur Grande Semaine. De l'avis de tous, la finale du Championnat de fleuret, en particulier, fut la plus belle, la plus émouvante et aussi la plus forte qu'on ait tirée depuis dix ans.

Quant au sabre, si délaissé par nos amateurs, et qui convient cependant tellement à notre fougueux tempérament, il est, chez nos maîtres, d'une qualité tout à fait exceptionnelle et telle que l'Ecole française a certainement doublé de valeur depuis 1914.

Voilà qui est de bonne augure pour l'avenir !

Tous ces champions, dès qu'ils seront rendus à la vie civile, nous formeront enfin des élèves dignes d'eux et l'on pourra dire que la France sera imbattable aux trois armes.

La Grande Semaine militaire obtint le même succès que la Grande Semaine civile. Le capitaine Mondielli, champion des officiers au sabre et à l'épée, A. Besançon, le maître Collin, le capitaine Perrodon sont des habitués du succès, et leur performance ne fait que les imposer encore. Le maréchal des logis Doublier, champion à l'épée des sous-officiers, le maréchal des logis Charrière, champion du sabre, se sont joints à ces glorieuses phalanges et se sont placés avec eux au premier rang de nos plus grands champions.

L'an prochain, pour le plus grand bien de l'Escrime, la Grande Semaine civile et la Grande Semaine militaire n'en feront qu'une. Ce sera le dernier pas vers l'unification complète de notre sport national.

— JOË BRIDGE.



LES QUATRE TIREURS DE LA POULE DES CHAMPIONS
Trombert arracha la victoire à Massard par une touche seulement et fit, dans les derniers jours du championnat, des assauts splendides. De g. à droite, Trombert, Préjean, Massard et Ducret.

Les Concours de la "Vie au Grand Air"

QUELS SONT CES CHAMPIONS ?

Notre premier passe-temps sportif a remporté un gros succès et cet enthousiasme de nos lecteurs nous engagera à donner d'ici peu un nouveau concours. On se souvient qu'il s'agissait de donner les noms de quatorze champions connus, vus de dos, et une question accessoire devait départager les *ex-æquo*. Cette question était la suivante : Quel fut, à Paris, le match de boxe qui se termina le plus rapidement, entre un champion américain et un boxeur anglais ? A quelle date ? Où ?

Voici comment aurait dû être conçue la réponse type :

Première question. — Quels sont ces champions ?

- | | | |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|
| 1. Billington. | 6. G. Carpentier. | 11. Palzer. |
| 2. Védrières. | 7. Bard. | 12. Sam Langford. |
| 3. M ^{lle} Suz. Lenglen. | 8. Faber. | 13. Trousselier. |
| 4. E. Georget. | 9. Burns. | 14. J. Alavoine. |
| 5. G. Carpentier. | 10. Leblanc. | |

Deuxième question. — Le match qui eut lieu à Paris et qui se termina le plus rapidement entre un champion américain et un boxeur anglais, fut disputé le 25 janvier 1914, à Luna-Park, entre Sam Langford et P. O. Curran. Ce dernier était knock-outé après 5 secondes 4/5.

M. Van Alphen, 32, chemin Haut, à Borgerhout, près Anvers (Belgique) arrive en tête des lauréats avec 11 identifications et la

réponse exacte à la question accessoire. Il gagne ainsi les 12 volumes à choisir dans la collection Sports-Bibliothèque. Voici les noms donnés par M. Van Alphen :

1. Pouilley. — 2. Védrières. — 3. M^{lle} Suzanne Lenglen. — 4. E. Georget. — 5. Carpentier. — 6. Carpentier. — 7. Bard. — 8. Faber. — 9. Tommy Burns. — 10. Chavez. — 11. Al. Palzer. — 12. Jack Johnson. — 13. L. Trousselier. — 14. J. Alavoine.

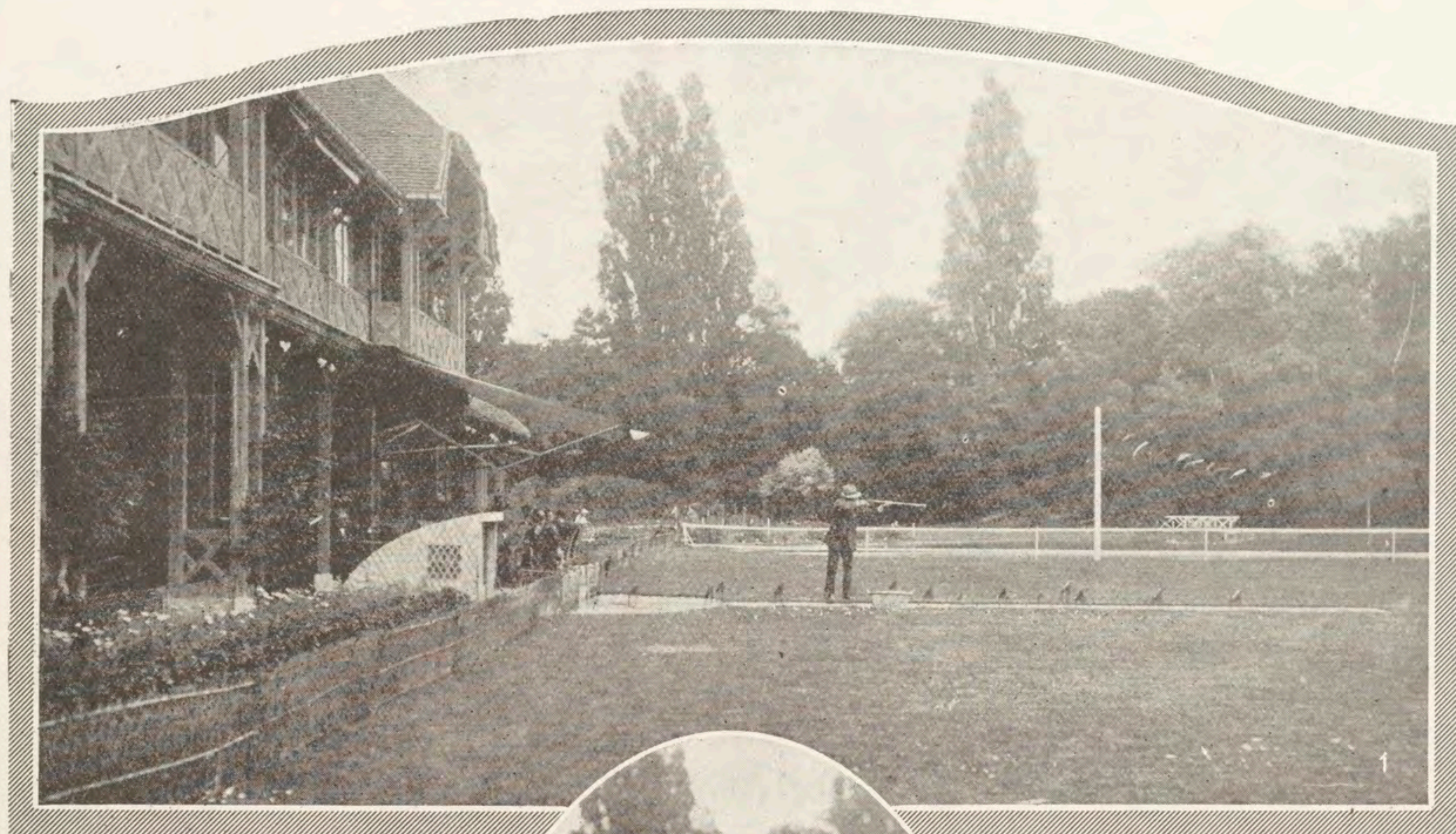
Le second est M. Louis Prévost, 5, rue Jean-Jaurès, à Puteaux (Seine), avec 10 noms exacts. — M. Guy Fleuriot, 77, avenue Émile-Zola, Paris, 15^e, est troisième et donne 9 noms. — M. Robert Cenoz, 10, rue Jacques-Laffitte, Bayonne, se classe quatrième avec 8 noms. Viennent ensuite : Roger Lemire, d'Hirson. M. Fuchs, de Nice. M. Levanos, de Gênes. M. Jacques Lenoble, de Paris. M. Séchaud, de Paris. M. Etchegany, de Bayonne, etc., etc.

STEEPLE CHASE EN AUTO



Une des principales attractions du récent concours de Denver (Colorado-États-Unis), fut ce que l'on peut appeler un "Pétrol Horse" (cheval à pétrole). Une automobile *Overland 4*, fit un saut de 5^m50 en franchissant une haie de 1^m50. Cette prouesse extraordinaire eut lieu devant une assistance de 15.000 personnes. Après avoir immobilisé sa direction, le conducteur mit le moteur en marche, après un court démarrage, il lança sa voiture sur la piste et lui fit sauter une haie de 1^m50 de haut. Après avoir franchi en longueur une distance de 5^m50, il reprit contact avec le sol sans aucun dommage. Ce tour de force fut répété plus de 40 fois pendant la durée du concours.

Les premières réunions du tir aux pigeons ont obtenu un grand succès. M. Dormion gagnait, le 8 juin, le prix des Pelouses de Madrid. Le prix de Bagatelle revenait à M. Lawton avec 9-9.



MM. Doyen et Benoist de Bary étaient ex-æquo dans le prix d'Auteuil avec 10-10. Le 18 juin, le prix de Longchamp voyait triompher le B^{on} de Lépine et M. Dursus de Courcy.

TIR AUX PIGEONS DU

BOIS DE BOULOGNE



D^r R. DOYEN



M. DURSUS DE COURCY



BARON DE LÉPINE



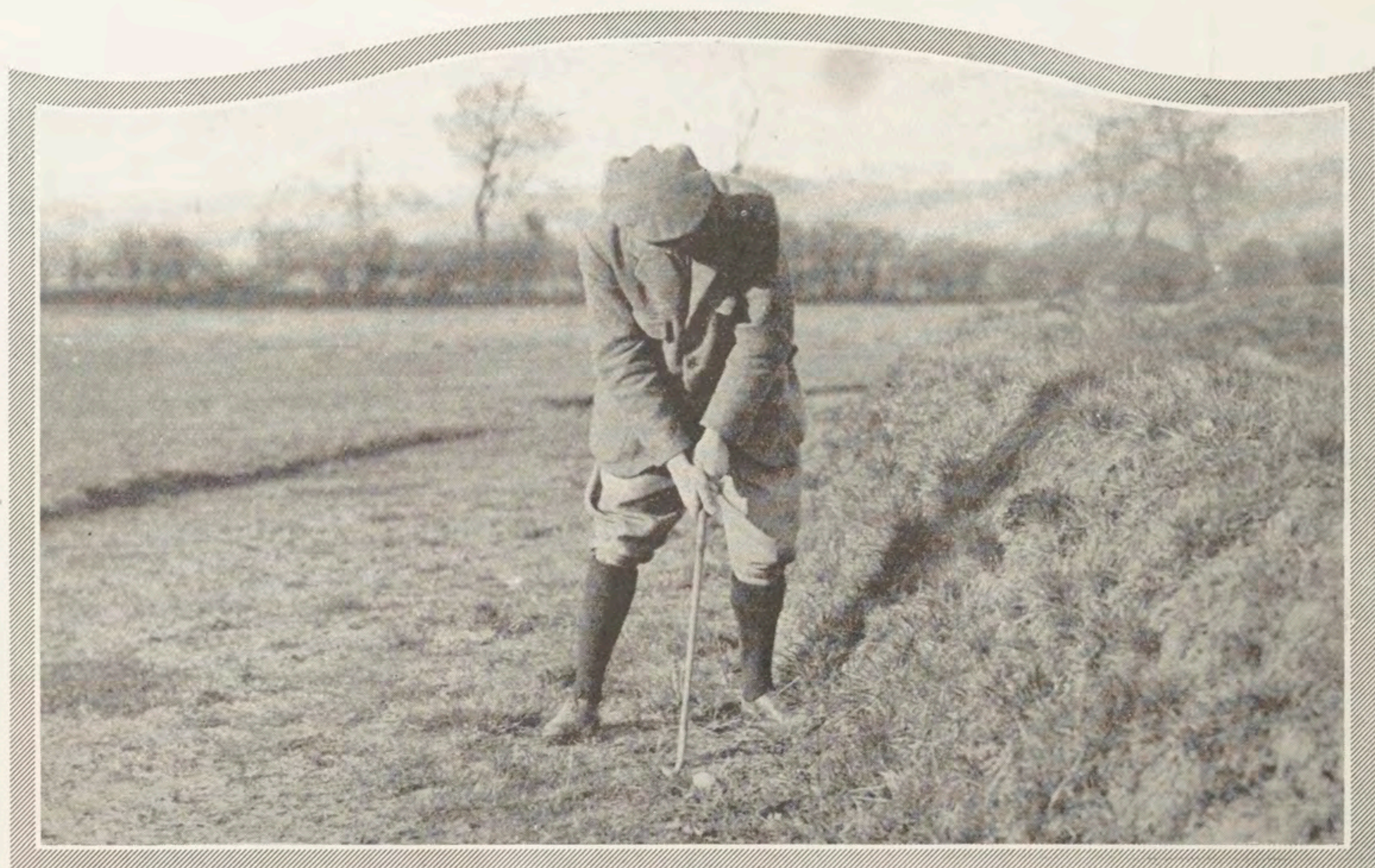
M. RENÉ BENOIST DE BARY



M. DORMION



M. LAWTON



POSITION INITIALE D'UN COUP DE NIBLICK DE HARRY VARDON
Voir l'étreinte enchevêtrée, ou "Vardon Grip". L'auriculaire de la main droite est posé sur l'index de la main gauche.

MAIN DROITE OU MAIN GAUCHE ?

Par Alexandre Castell.

Est-ce la main droite ou la main gauche ; est-ce le poignet droit ou le poignet gauche qui fournit le plus grand effort au jeu de golf ?

Pour qui n'est pas initié à ce jeu, cette question peut paraître bizarre. Elle est pourtant d'une importance capitale. En Décembre dernier, George Duncan l'a soulevée dans un essai qu'il a publié dans *Golf Illustrated*, sous le titre « J. H. Taylor, the master of the mashie ».

Duncan écrivait : « Pour ses coups de *mashie*, Taylor a toujours cru pouvoir obtenir plus d'effet de son bras et de sa main gauches qu'en donnant l'élan par le bras droit. Il se peut, quoique je ne l'aie jamais essayé, que Taylor obtienne davantage par sa main gauche, étant

donné son *flat swing*. Cependant, je crois qu'il n'existe pas un seul argument prouvant que la main droite ne donne pas le plus grand effort. »

Cette question a été reprise par A. Massy, dans une lettre adressée à « La Vie au Grand Air », où il explique que, depuis quinze ans, il a toujours soutenu contre ses confrères anglais le principe récemment formulé par George Duncan. Et A. Massy est dans sa conclusion tout à fait catégorique : « Je recommande à tous les amateurs et professionnels de suivre mes conseils. A mon avis, et sans discussion aucune, la main et le poignet droits produisent le plus grand effort dans tous les coups frappés sur une balle de golf... »

■ Cette lettre de A. Massy nous a suggéré l'idée de faire chez les pro-



POSITION FINALE D'UN "DRIVE" DE J. H. TAYLOR

La crosse est tenue non par les paumes des deux mains, mais par les doigts qui, dans cette position, la desserrent presque entièrement.

"PUSH SHOT" AVEC UN FER DE JAMES BRAID

Le poids du corps est sur le pied gauche et la balle près du pied droit. Les mains serrent le manche de la crosse davantage. Le balant est plus droit pour donner à la balle un maximum de "underspin". (Rotation de gauche à droite.)





UN COUP DE FER DE JEAN GASSIAT

Il est à remarquer que la position supérieure du fer n'est pas horizontale.

fessionnels anglais et français une enquête. Nous avons donc posé la question à Harry Vardon, James Braid, J. H. Taylor, George Duncan, à J. Gassiat, Eugène Lafitte, René Golias. Tous ont bien voulu nous exposer leur opinion.

Il est évident que le débutant qui exécute son premier coup sur une balle de golf donne instinctivement toute sa force avec la main droite. Il aurait même des difficultés à faire un effort avec la main gauche, dans la direction de droite à gauche, parce que ce mouvement ne lui paraîtrait pas naturel.

Cette tendance à taper avec la main droite est logique, mais elle entraîne à taper trop fort. C'est, pour le débutant, dans la plupart des cas, la cause initiale de ses échecs. Même s'il a appris sous la direction d'un bon professeur à exécuter le ballant ascendant dans un cercle, et même s'il arrive — ce qui est déjà plus difficile — à revenir sur la balle par le même mouvement arrondi, l'obsession qu'il subit de vouloir lancer la balle le plus loin possible lui fait rater l'effet.

Cette exagération de force lui fait perdre l'équilibre. Au lieu de tenir la tête absolument immobile et de faire porter le poids du corps sur les talons, il se lève sur la pointe des pieds, pousse le bras droit outre mesure, retire en même temps son bras gauche, et le résultat est que la balle n'est pas frappée en plein, mais touchée avec la pointe de la crosse. Au lieu de partir vers le but, elle dévie quelquefois de 45° vers la droite.

C'est l'accident le plus humiliant pour le débutant. Le joueur expérimenté lui-même n'est pas à l'abri d'une pareille catastrophe, qui s'appelle, comme on sait : *a bad slice*.

Il arrive qu'un joueur d'une remarquable force physique soit plus qu'un autre exposé à cette maladie. Il s'énervé, perd entièrement confiance dans son jeu, il ressemble à ce golfeur affolé qui s'écrie déjà avant d'avoir touché la balle : « Sliced again... »

C'est dans ce cas d'énervement que le professeur invite, tout

d'abord, au plus grand calme. Ensuite, il dit : « Tournez la crosse avec le poignet gauche. Faites le ballant ascendant lentement (*slow back*) ; ne donnez au ballant descendant aucun effort avec la main droite. Tenez droit le bras gauche. Faites suivre la tête du « club », après avoir touché la balle, en ligne droite vers le green. Finissez le mouvement avec la main gauche (*follow through*). »

Quelle surprise pour le golfeur ! Tout à l'heure, il s'énervait sans résultat. Maintenant, avec un effort de la main gauche et avec un mouvement lent et mesuré, il envoie sa balle deux fois plus loin et droit vers le but.

C'est que le golf n'est pas un jeu de force, mais d'adresse.

Certes, le professionnel de style impeccable peut avoir avantage à exécuter son drive avec toute la force de sa main droite et tout le poids de son corps, mais cela revient à dire que ce que peut motiver le grand succès de quelques-uns, peut aussi devenir une calamité pour les autres.

Il est curieux de constater la divergence des opinions manifestées au cours de notre enquête.

James Braid, Harry Vardon et J. H. Taylor, le triumvirat classique du golf anglais, laissent à la main gauche son importance. James Braid est le plus catégorique en disant :

I may state that the left hand and wrist predominate throughout the stroke, this being most pronounced in the long strokes (1).

Sont également partisans de la main gauche les deux Français

Eugène Lafitte et René Golias. Eugène Lafitte donne la définition suivante :

« La main gauche, le poignet gauche, l'avant-bras gauche ensemble fournissent le plus grand effort. La main droite sert pour attaquer le coup quel qu'il soit. Sitôt après le club passé sur la balle, la main gauche continue à conserver seul tout l'effort. Donc, la main droite ne sert que pour attaquer. »

René Golias exprime une opinion à peu près équivalente.

La réponse de Harry Vardon est des plus intéressantes. Il dit :

I should certainly say that both hands and wrists are as nearly equal in every-

(1) Il m'apparaît que la main et le poignet gauches prédominent pendant le coup ; cela est encore plus sensible dans les coups à longue portée.

“DRIVE” DE EUGÈNE LAFITTE
Ballant descendant en plein mouvement.



POSITION FINALE D'UN “PUSH” DE GEORGE DUNCAN

La position supérieure du même coup est montrée par la photographie de James Braid. Ici, la crosse touche la balle avant la terre. La trajectoire de la balle forme au départ un angle aigu par rapport au sol. Parvenue au sommet de l'angle, elle doit tomber presque verticalement. George Duncan est un des maîtres du “Push” qu'il préfère appeler “Jerk shot”.



thing. They do provide you are swinging the club properly. Some golfers, but not trying, make use of either hand separately but I would not call that swinging the club correctly and the result would not be nearly so good (1). »

L'allusion que fait Vardon à la manière d'étreindre la crosse est capitale. La façon de tenir la crosse a subi une évolution. Au début, le simple *Palm grip* consistait à la tenir avec les paumes des deux mains posées l'une derrière l'autre ; puis, à la force brutale des paumes se substitua l'emprise par les doigts. C'est le cas du *Orthodox grip* ou double V, où les deux mains étaient serrées l'une contre l'autre, le pouce et l'index formant, dans la direction de la canne, un double V.

Harry Vardon a déjà attiré l'attention, dans son fameux livre *How to play Golf* sur la nécessité de rapprocher les deux mains en disant : *If you separate them only a little, it is the same as having a club in each hand, the one trying to do something different from the other* (2).

Et c'est à Vardon que nous devons la dernière évolution, c'est-à-dire l'étreinte enchevêtrée ou *overlapping grip*, qui diffère du *Orthodox Grip* en ce sens que les deux mains sont aussi rapprochées que possible de sorte que l'auriculaire de la main droite est posé sur l'index de la main gauche.

C'est ce qu'on appelle le *Vardon Grip*.

Harry Vardon a donc déjà soutenu dans son livre la nécessité d'agir de telle sorte que la crosse soit tenue par les deux mains comme par une seule. Sa réponse à notre enquête ne confirme que ces théories.

J. H. Taylor, (*the Master of the Mashie*) nous montre une évolution. Dans son livre *Golf Faults Illustrated* (London, George Newnes Ltd.), qui traite d'une façon si claire les problèmes du jeu, il a écrit, en ce qui concerne la question des deux mains : *Do not let the right hand predominate; if anything, the left should so...* (3)

(1) « Il me paraît certain que les deux mains et les deux poignets jouent à peu près le même rôle. En ce cas, le ballant est correct. Quelques golfeurs, mais ce n'est pas à recommander, donnent indifféremment la préférence à l'une ou l'autre main. Mais je n'appelle pas cela un ballant correct et le résultat est loin d'être aussi bon. »

(2) « Si vous les séparez, même un peu, vous aurez le même effet que si vous aviez une crosse dans chaque main, chacune essayant d'agir indépendamment de l'autre. »

(3) « Ne laissez pas prédominer la main droite ; si une main doit le faire, c'est la gauche. »



POSITION FINALE D'UN COUP DE NIBLICK DE GEORGE DUNCAN

Il s'agit de sortir la balle d'une banquette pleine de sable.

donne la plus grande force et qu'elle dirige également le coup. Il dit : « D'abord la main gauche serre la canne plus que la main droite. Mais c'est la main droite qui donne le plus de force au coup et qui le dirige. Voici pourquoi la main gauche serre la canne davantage. Les grands joueurs qui jouent souvent ont la main gauche endolorie. La main droite fournit plus de force dans sa poussée. On peut s'en rendre compte soi-même. En prenant la canne avec la main gauche seule pour taper sur la balle, on n'obtiendrait pas autant de force que si l'on tenait la canne avec la main droite. »

Georges Duncan, qui représente le style de golf le plus moderne en Angleterre, nous a donné la définition la plus brève :

I have no hesitation in saying that the right hand is the master hand (2).

De l'examen de toutes nos réponses quelle conclusion tirer ? La tâche est difficile. Elles sont contradictoires. Si l'on les juxtapose, il ressort qu'entre les deux mains, les cœurs des professionnels balancent. Chose étrange ! Depuis des centaines d'années qu'on joue au golf on n'est pas encore arrivé à savoir si l'on doit faire prédominer la main droite ou la main gauche.

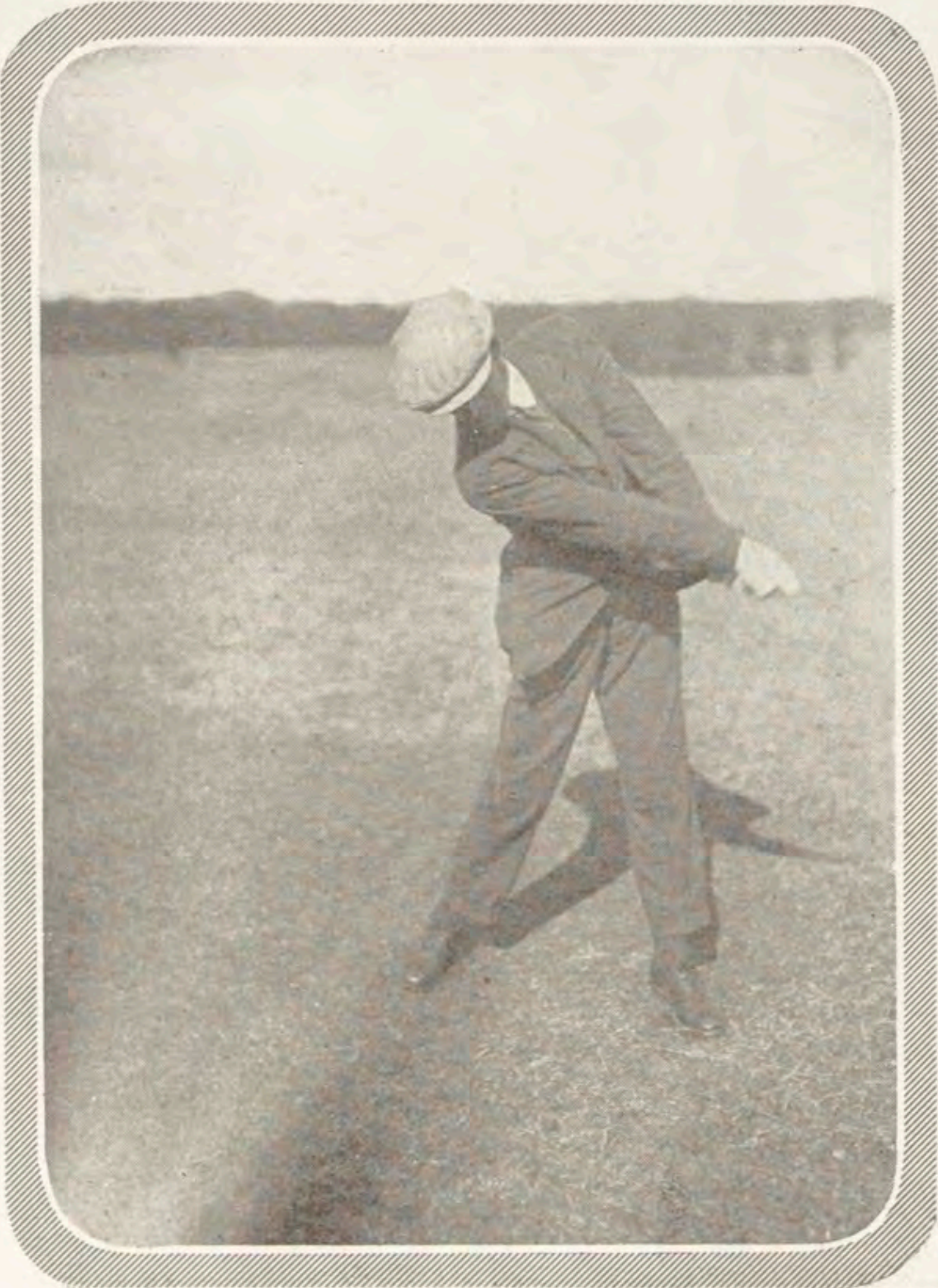
Mais même en une question qui touche à l'un des dogmes du jeu, les maîtres du golf ne perdent pas les sens de l'humour. Ainsi George Duncan qui n'est non seulement le joueur le plus rapide et le plus brillant, mais encore un esprit avisé, après avoir pris connaissance, l'autre jour, des réponses qui nous ont été données par ses confrères britanniques, a conclu, avec sa grande impassibilité :

We all have our own way of going to Hell! (3). ALEXANDRE CASTELL.

(1) « Je suis d'avis que, quoique la main droite fournisse la plus grande force dans le jeu de golf, la main gauche prédomine dans le contrôle du mouvement. »

(2) « Je n'hésite pas à dire que la main droite est maîtresse. »

(3) « Chacun de nous a sa route préférée pour aller en Enfer ! »

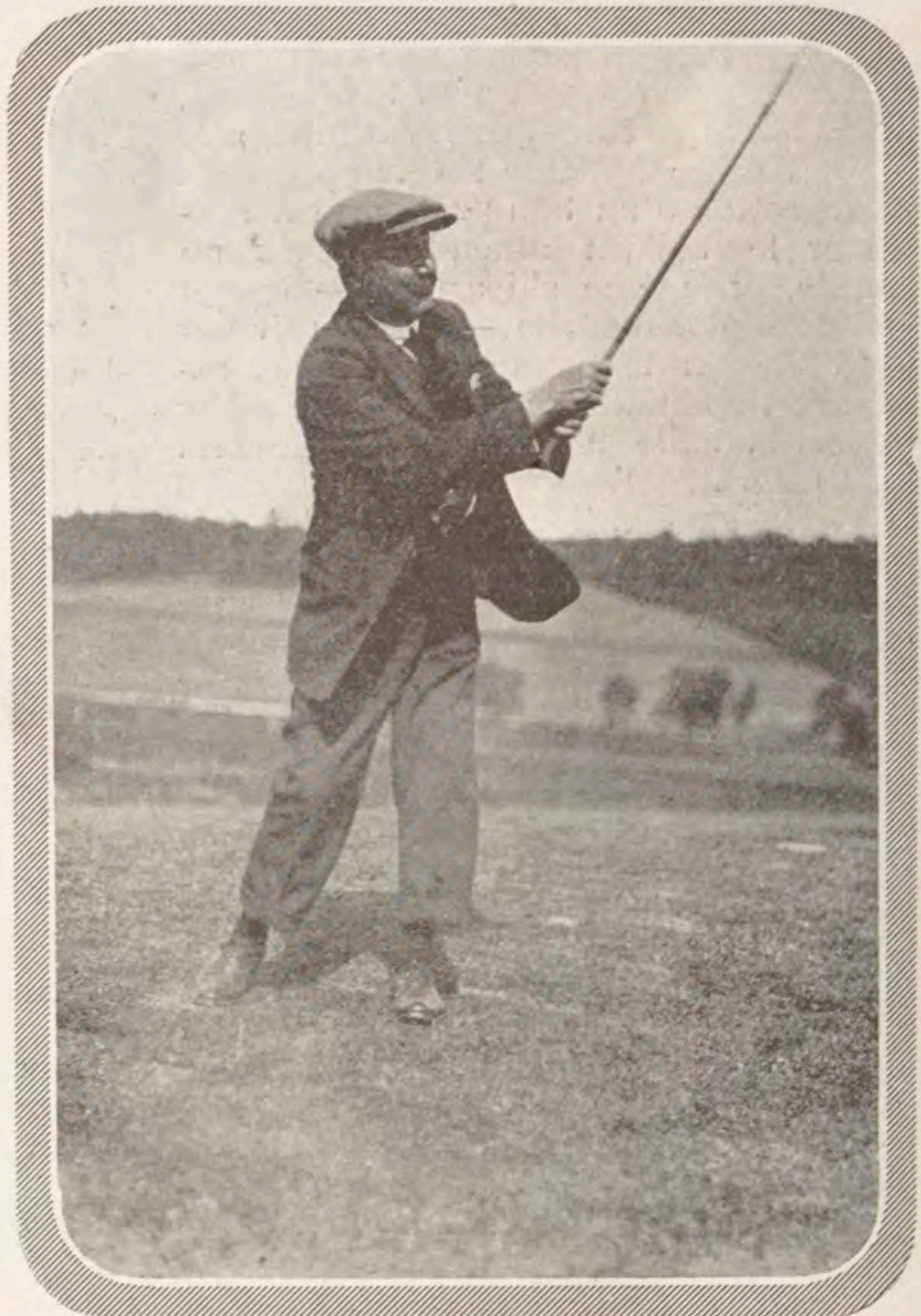


UN "MASHIE SHOT" DE GEORGE DUNCAN

En plein mouvement du ballant descendant après avoir touché la balle. Voir la position de la tête. Le joueur regarde encore la place où la balle a été posée, le mouvement a été exécuté par Duncan dans une forme classique.

COUP D'APPROCHE AVEC UN FER DE ARNAUD MASSY

Finale du ballant descendant.



LA COUPE FEMINA



Mlle MARCOT



Mlle SAUBÉRAN



Mlle TH. DE BELLET



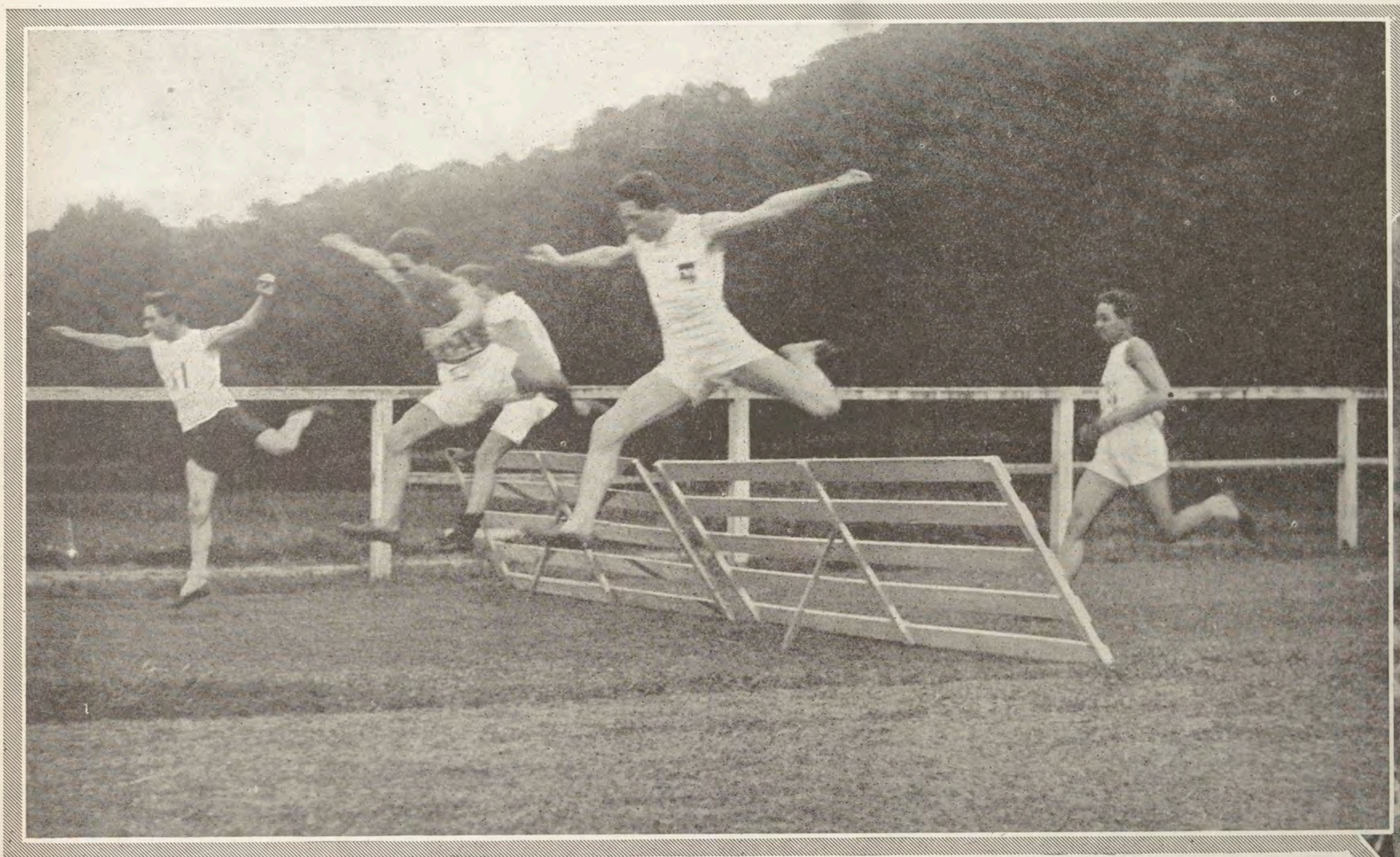
Mme MANŒUVRIER



Mlle DURAND

Mlle DE BELLET GAGNE LA COUPE FEMINA

La Coupe Femina, épreuve scratch réservée aux dames françaises, offerte par notre directeur, s'est disputée le 29 juin sur les "links" du golf de La Boulie. Mlle Th. de Bellet a remporté une éclatante victoire, faisant le parcours total en 78. Mlle Marcot se classait seconde avec 102 devant M^{me} Manœuvrier, M^{me} Saubéran et Mlle Durand.



LE PREMIER OBSTACLE DU 400 MÈTRES HAIES

De Chambure (au premier plan) du lycée de Mayence, gagnait devant Gobert et Raoulx après une course dénuée d'intérêt par suite de la mauvaise forme des concurrents qui tous, sauf le gagnant, tombèrent.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE INTERSCOLAIRE

Par André Glarner.

P OUR la trente-deuxième fois depuis leur création, les championnats de France interscolaires d'athlétisme ont eu lieu le 6 juin, sur le terrain du Stade Français, à la Faisanderie de Saint-Cloud. On ne saurait choisir, pour amener de nouveaux adeptes du sport, de lieu d'excursions plus ravissant que la Faisanderie : entouré d'arbres hauts et vigoureux, qui produisent une forte impression de beauté naturelle, le Stade est pittoresque et aussi plein d'intimité ; le « Club-House » très élégant, les terrains, les courts de tennis et les allées bien entretenues sont un encouragement, une invitation à revêtir le costume de sport. Malheureusement, le Stade est loin de Paris, et même les sportifs convaincus n'ont pas encore l'habitude d'en prendre le chemin. On va à Colombes, puis on ne va pas au Stade : pourtant la Faisanderie n'est guère plus éloignée de Paris que le Stade de Colombes.

Cette raison, puis, la crainte d'une réunion, dans l'intérêt, et aussi le désintéressement général pour le sport scolaire, expliquent la faible affluence du public aux Championnats de France interscolaires du 6 juin. A peine deux cents personnes avaient-elles fait le déplacement de Saint-Cloud, et elles ne furent pas récompensées de leur bonne volonté. Car, si le nombre des engagés était très suffisant : le chiffre et surtout la qualité des concurrents qui répondirent à l'appel de leur nom l'étaient beaucoup moins. Il n'y eut aucune émulation sportive, saine et ardente, aucune rivalité, ni individuelle, ni d'écoles, pour faire oublier la pénurie de performances remarquables. Bien plus, on eut à déplorer l'absence non motivée, pour l'épreuve finale, d'un concurrent qui, dans la course éliminatoire des 110 mètres haies, avait battu, en 16 s. 4/5, le record scolaire de France de cette distance.

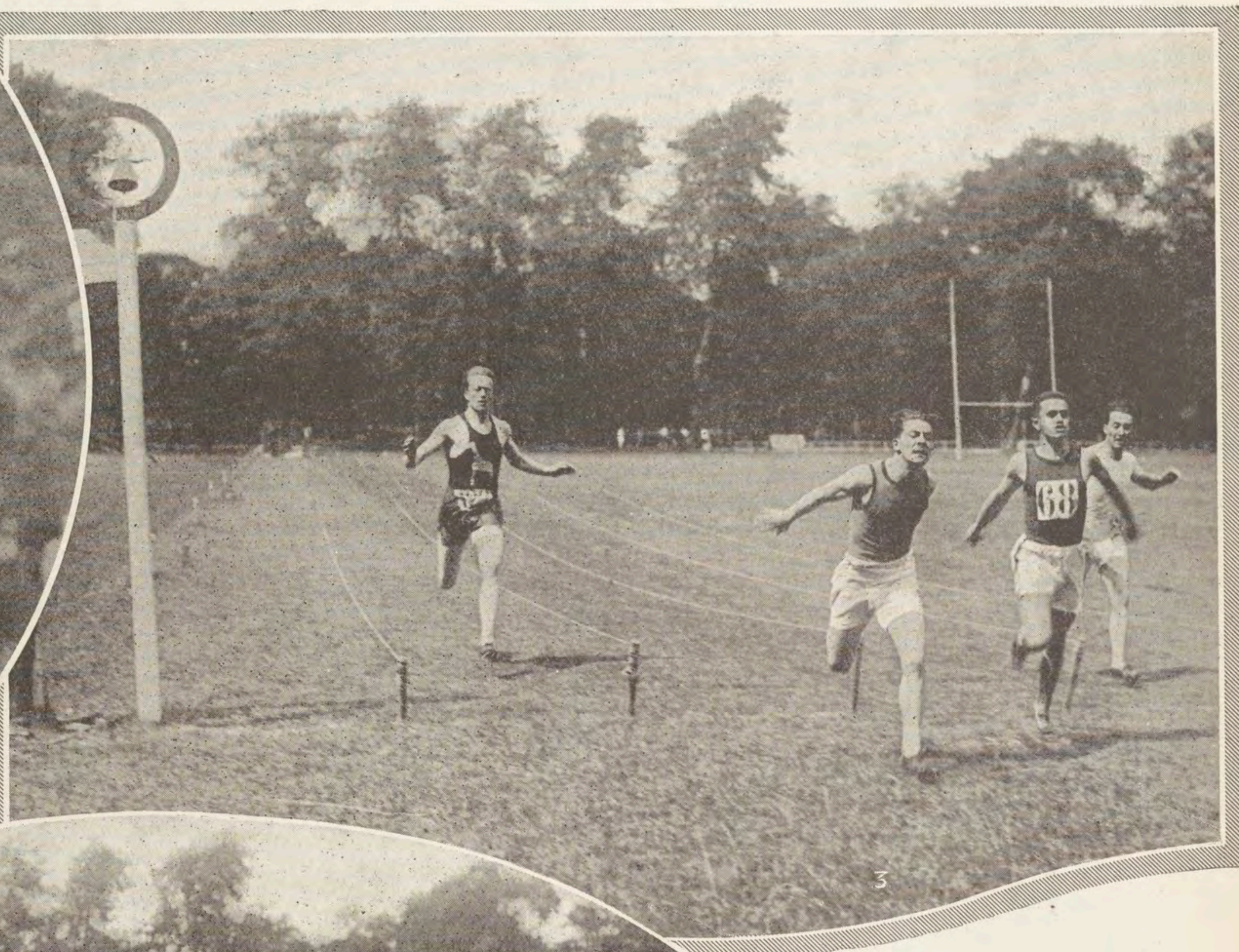
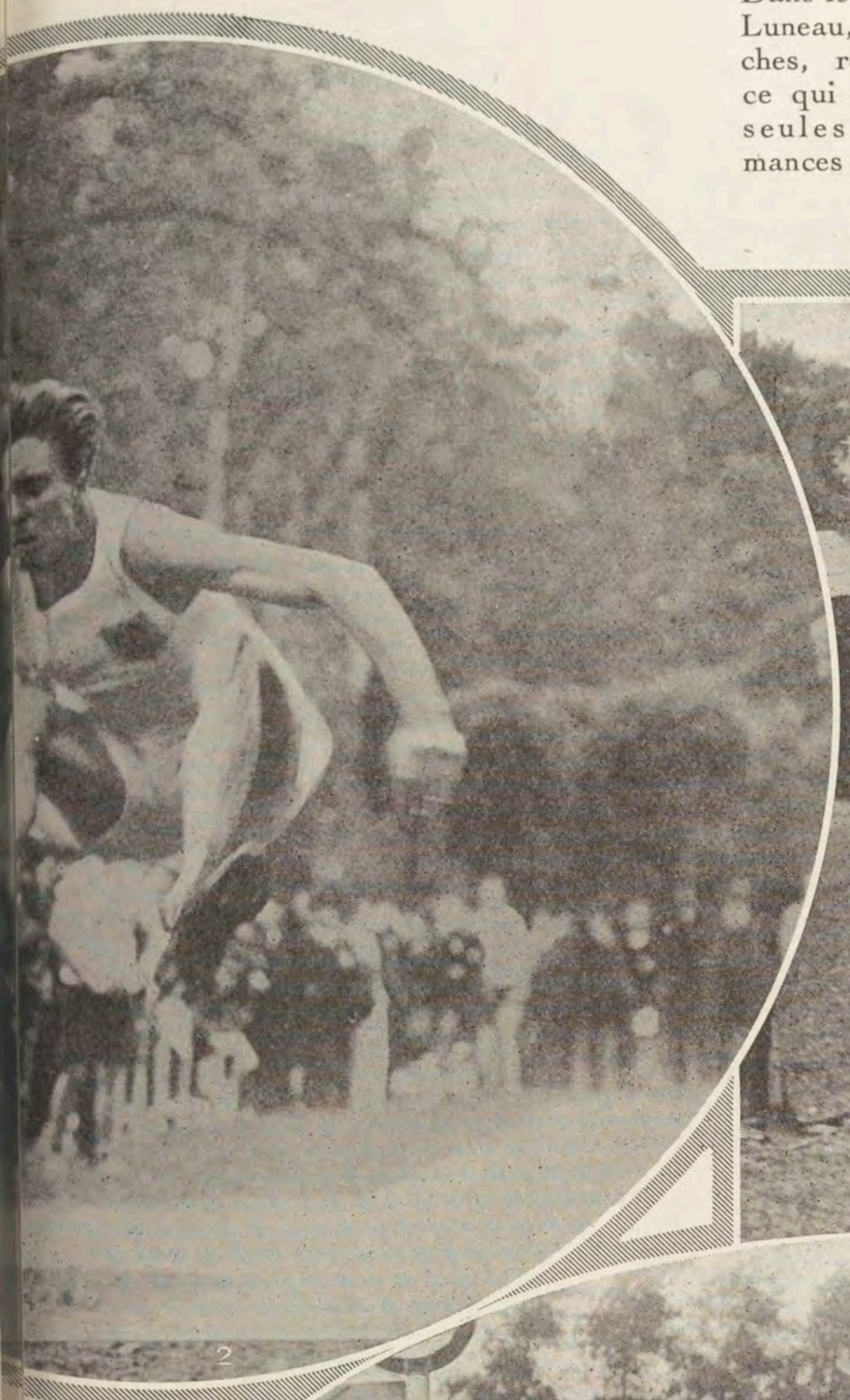
Est-il utile, après un tel exemple, d'appeler l'attention sur tel ou tel nouveau champion, de signaler chez celui-ci ou celui-là

des possibilités à faire valoir, des qualités à isoler, des défauts à éliminer ? Il est évident que plusieurs de ces jeunes gens, aptes à devenir d'excellents athlètes, ne courent pas sur la distance où ils pourraient donner leur maximum de rendement ; d'autres ont un style défectueux, dont ils ne peuvent pas se corriger seuls, et d'eux-mêmes. Ce n'est pas en accumulant des lignes de critique et des conseils de portée générale qu'on remédiera à cette situation.

Car le mal est plus profond : il n'atteint pas seulement l'athlétisme scolaire, il touche l'athlétisme français tout entier. Il serait vain d'insister sur l'insuccès total du premier championnat d'athlétisme interuniversitaire, disputé en même temps que le championnat scolaire, le 6 juin. Il y avait tout au plus vingt concurrents ! L'athlétisme est le parent pauvre en France, parce qu'il est un sport ingrat, difficile, et qu'il n'intéresse le grand public que si les concurrents sont nombreux, les performances remarquables et les réunions bien organisées pour devenir un spectacle passionnant. Pour lui permettre de se développer, il lui faudrait l'appoint financier des sports « à recettes » : comme le rugby, l'association, le tennis. Il lui faudrait aussi des pistes : on se plaint de la pénurie de terrains de football ; mais que dire de l'absence presque totale de pistes de courses à pied convenables ? Il lui faudrait enfin des adeptes spécialistes.

Comment se mettre à la tâche ? Par où commencer ? En Amérique, l'athlète, qui se révèle et atteint sa pleine forme à l'Université, est en réalité bien plus tôt sur le chemin de la gloire. C'est à l'école non seulement secondaire, mais même primaire qu'il reçoit les premières indications et les premiers conseils d'athlétisme. C'est dire que l'athlétisme joue un grand rôle dans la vie de l'enfant et, en effet, il fait partie du programme tout comme la grammaire ou l'arithmétique. Les Américains ont une sorte de

LUNEAU SAUTE 6 M. 44
Dans le saut en longueur,
Luneau, de l'école des Ro-
ches, réussissait 6 m. 44,
ce qui constitue une des
seules bonnes perfor-
mances du championnat.



LE 100 M. ÉTUDIANTS

La finale du 100 m. étudiants
revint à Durier, des Arts et
Métiers, en 11 secondes 4/5,
devant Chevallier et Buisson.

DUREY GAGNE LE 100 M. SCOLAIRES

Élève de l'école Sudria,
Durey gagnait le 100 m. sco-
laires en 12 sec. Luneau était
second de l'école des Roches.

religion de l'effort musculaire et de la valeur athlétique : c'est loin d'être un culte de la force brutale, et l'adoration de l'hercule de foire ; c'est le respect pour un don naturel qui s'intensifie et se perfectionne, comme l'éloquence, le chant, ou le sens de la mécanique. Au fond, qu'il y a-t-il de scandaleux dans une si haute conception du talent musculaire ? Un tel souci de la performance et du record n'est-il pas normal chez ce peuple américain, débordant d'action et d'ardeur ?

En France, il serait prématuré de songer à l'extension de l'athlétisme à l'Université : les vingt concurrents du championnat, qui ne comprenaient ni un étudiant de lettres, ni un étudiant de sciences, indiquent nettement que le temps n'est pas encore venu de mener de front le sport et les études. Mais dans les lycées et

collèges et dans toutes les autres institutions de l'enseignement secondaire, n'y a-t-il pas œuvre utile à faire ? N'est-il pas possible de tenter une interpénétration complète de l'athlétisme et des études ? Certains éducateurs encore réfractaires aux bienfaits du sport ne se laisseraient-ils pas convaincre, si la preuve leur était faite, qu'on peut mener de front, sans sacrifier l'une à l'autre, une version latine et une course de 400 mètres, et qu'on peut exceller à la fois dans l'une comme dans l'autre de ces épreuves ? C'est pour tenter de répondre affirmativement à cette question que la *Vie au Grand Air* se propose d'organiser le concours du *Scolaire complet*, dont nous avons entretenu nos lecteurs dans notre dernier numéro.

ANDRÉ GLARNER.



1. LE LANCEMENT DU JAVELOT

M^{lle} Wirth, de Lamartine (au premier plan), lançait le javelot à 26 m. 90, se classant première devant M^{lles} Tourbier et Freley.

2. M^{lle} TOURBIER DANS LE 83 MÈTRES HAIES

La course de haies des juniors revenait à M^{lle} Tourbier en 4 sec. 4/5.



3. LA FINALE DU 100 METRES

M^{lle} Maugars, de Chartres, gagnait le 100 m., battant M^{lles} Lallement et Schlessler. 11 s. 4/5.

LES CHAMPIONNATS FÉMININS INTÉRSCOLAIRES

Les premiers championnats féminins interscolaires, disputés le 20 juin au Stade Bergeyre, ont remporté un réel succès : il y avait 122 engagées. Il est à remarquer que les premières places furent enlevées par des élèves appartenant à des écoles bien différentes.

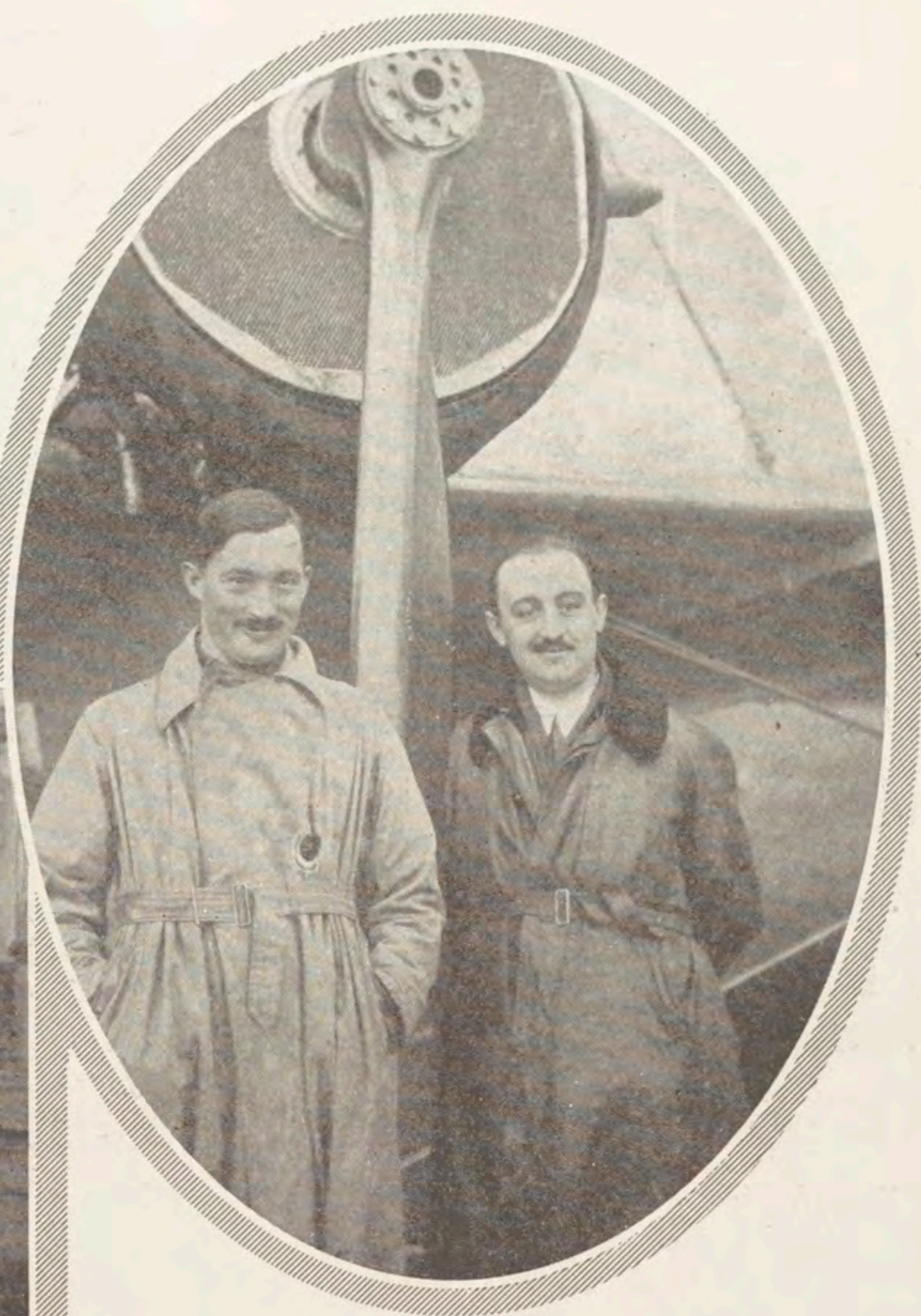


4. LE SAUT EN
LONGUEUR

Le saut en longueur sans élan fut gagné par M^{lle} Lallement qui sauta 2 m. 14.

LE COMMANDANT VUILLEMIN

Le plus grand as de notre aviation de guerre a réussi, depuis l'armistice, de multiples exploits. Héros de Paris-Le Caire et de Paris-Dakar, le commandant Vuillemin a reçu, enfin, la croix de commandeur de la Légion d'honneur.



BOSSOUTROT ET BERNARD

Le 3 juin, Bossoutrot et Bernard quittaient, sur Goliath Farman-Salmson, l'aérodrome d'Etampes pour battre les records du monde et de distance. Ils volaient pendant 24 heures 19 minutes, couvrant 1.915 kilomètres et battant ainsi les records de durée et de distance.

Les RECORDS de notre AVIATION

Par Jacques Mortane.

NUL, plus que nous, n'est heureux des merveilleuses performances accomplies par une poignée de pilotes français, mais il faut avouer que ces records font penser un peu à l'individu qui s'habillerait toute la semaine avec des vêtements sales et déchirés pour revêtir le dimanche un magnifique habit noir et se coiffer d'un impeccable multiple reflets !

Certes, la France est toujours à la tête du mouvement et ces derniers mois lui ont valu des succès aériens qu'on ne saurait trop mettre en évidence : c'est le record de la hauteur détenu par l'as Casale avec 9.520 mètres — en attendant mieux — c'est le record de la vitesse où l'as de Romanet et Sadi Lecointe se disputent la gloire de dépasser les 300 kilomètres à l'heure, tandis que les étrangers ne peuvent rivaliser — ce sont les voyages remarquables du commandant Vuillemin, le plus grand héros de notre aviation de guerre, de Paris au Caire

et retour et de Paris à Dakar, les randonnées du lieutenant Roget — c'est le record incroyable d'endurance de Bossoutrot et Bernard sur leur Goliath Farman, muni de moteurs Salmson — c'est enfin le record de l'acrobatie de Fronval avec ses 962 loopings dans le même vol.

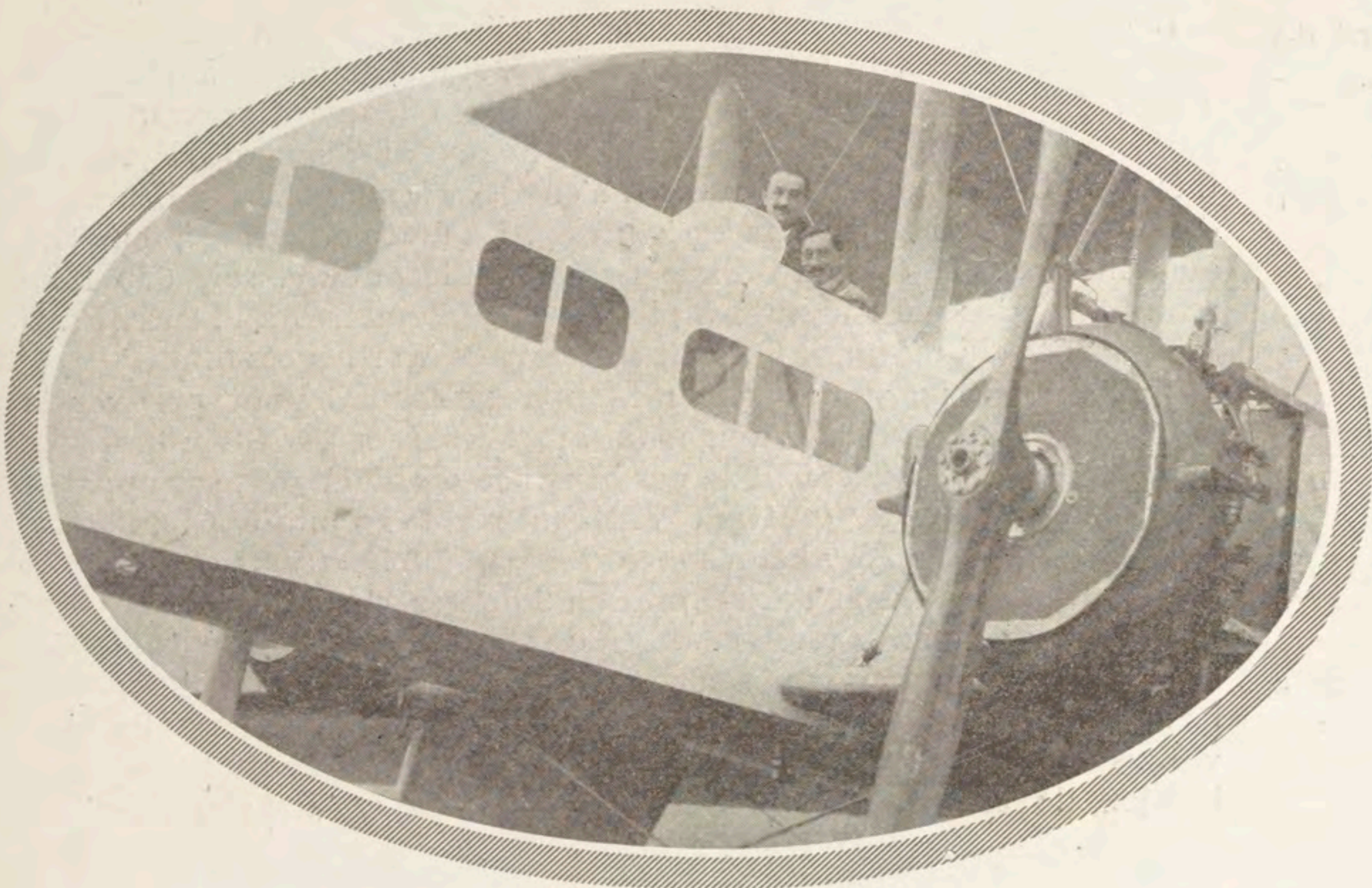
Voilà, n'est-il pas vrai, un palmarès enviable ? La France doit en être fière. Aussi ne pouvons-nous pas croire que l'aviation cesserait d'intéresser notre pays, puisque des apôtres d'une telle valeur continuent à nous tracer la voie que nous devons suivre. Oui, notre aéronautique renaîtra maintenant qu'elle est dirigée par des civils. Le sabotage militaire n'est plus à craindre. Il nous aura coûté quelques déceptions et pas mal de milliards. Le matériel est comme le temps : perdu, il ne se rattrape jamais. Les chefs de parcs, les commandants de centres l'ont laissé pourrir, ils ont été les auteurs du « défaitisme aérien », mais on les a répudiés... avec avancement sans doute, selon la coutume. Passé le temps où cent avions, démunis de moteur et magnéto, étaient vendus par la réserve générale de Saint-Dizier à un seul individu pour la somme de 800 francs !!! Maintenant les stocks sont en bonnes mains, c'est M. P.-E. Flandin, notre compétent sous-secrétaire d'Etat qui s'en occupe, mais, hélas ! ces stocks n'ont plus la moindre valeur. Ils sont tout au plus bons pour la ferraille et cela par la faute des incapables qui en avaient la garde. Doux pays où les contribuables sont sans cesse chargés de payer pour les fautes d'autrui qu'un poste plus rémunérateur et plus honorifique récompense régulièrement de son ignorance coupable.

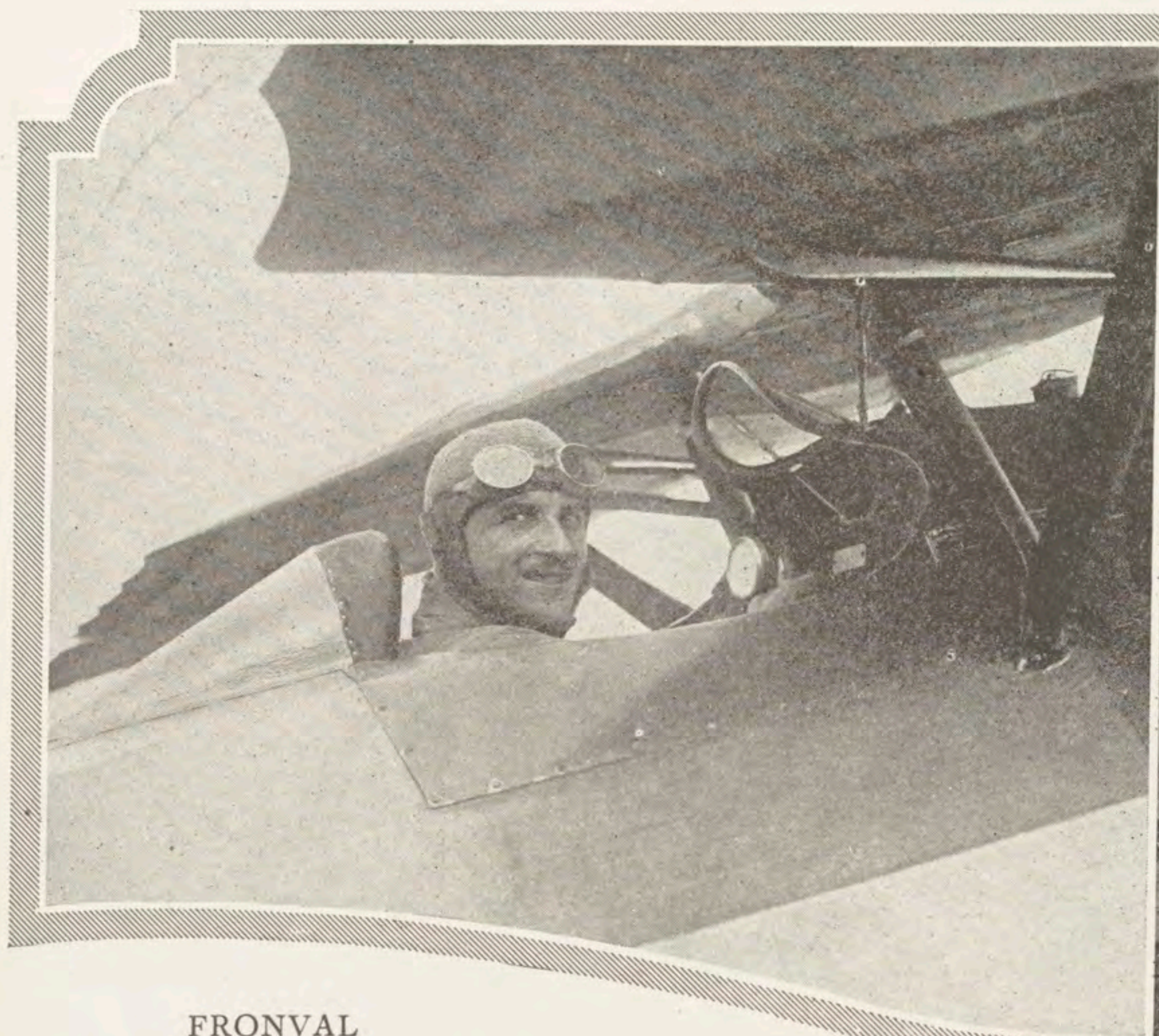
Non, l'aviation française ne peut mourir, puisque des héros lui permettent de garder la première place, alors que tant de zéros ont voulu l'assassiner parce qu'elle leur résistait, comme dans Antony.

Je me bornerai à parler des plus récentes performances : celle de Bossoutrot et Bernard et celles de Fronval.

LE GOLIATH FARMAN-SALMSON

Bossoutrot et Bernard, quelques instants avant le départ du vol au cours duquel ils battaient les records de durée et de distance, détenus respectivement par l'Allemand Landmann avec 21 h. 49, et par Séguin avec 1.021 h. 200.





FRONVAL

Fronval, le virtuose des acrobaties aériennes, a bouclé la boucle 962 fois en 3 heures 52 minutes 10 secondes, battant de loin son précédent record.



ROGET

Le lieutenant Rogel est parti pour faire le tour d'Europe. Ce raid de propagande pour la vulgarisation du grand tourisme aérien est appelé à un succès complet.

Bossoutrot et Bernard, le 3 juin, quittaient à 5 h. 38 du matin, l'aérodrome d'Etampes pour s'attribuer le record du monde de distance et de durée. Ils tournaient avec une prodigieuse régularité autour de leur circuit de 100 km. 800. Leur célèbre Goliath-Farman ne manifestait aucune défaillance, leurs moteurs Salmson les distraient par leur ronronnement joyeux. Bossoutrot pilota du départ jusqu'à 9 heures; Bernard lui succéda jusqu'à midi; Bossoutrot prit sa place de midi à 16 heures; Bernard s'y remit de 16 heures à 18 heures; Bossoutrot revint jusqu'à 21 heures et Bernard de 21 heures à 4 heures du matin pour laisser ensuite le manche à son camarade jusqu'à l'atterrissage, causé par une panne d'huile, provenant d'une fuite de la pompe. L'arrêt fut malencontreux: le record était battu, mais les deux pilotes avaient encore assez d'essence pour tenir l'air pendant treize ou quatorze heures. Quel succès s'ils avaient volé sans escale trente ou trente-cinq heures! Ce sera pour la prochaine fois.

Voici les records en circuit fermé établis par l'infatigable équipage du Goliath-Farman-Salmson:

Durée: 24 h. 19 m. 7 s. (ancien record du monde: Landmann, allemand, 21 h. 49 m., le 28 juin 1914; ancien record de France: Poulet, 16 h. 28 m. 56 s., le 24 avril 1914.

Le 11 juillet 1914, l'Allemand Reinhold Böhm avait tenu l'air 24 h. 10 m. sur un Albatros militaire 75 ch. Mercedes, mais la guerre avait empêché d'homologuer sa performance.

Distance: 1.915 kilomètres (ancien record du monde: A. Séguin, 1.021 km. 200, le 13 octobre 1913).

Vitesse: 1.000 kilomètres en 11 h. 29 m. 56 s. (ancien record du monde: Fourny, en 13 h. 1 m. 12 s., le 11 septembre 1912); 1.500 kilomètres, en 16 h. 42 m. 8 s. (nouveau record).

Quant à l'exploit de Fronval effectuant 962 loopings en 3 h. 52 m. 10 s., il mérite une mention spéciale. Pour l'édification du lecteur nous donnerons le décompte des temps:

100 loopings en	28 m. 37 s. 6/10.
200 —	54 m. 14 s. 4/10.
300 —	80 m. 3 s. 9/10.
400 —	102 m. 59 s. 1/10.
500 —	125 m. 41 s. 3/10.
600 —	147 m. 45 s. 5/10.
700 —	170 m. 55 s.
800 —	194 m.
900 —	216 m. 19 s. 2/10.
962 —	231 m. 13 s. 9/10.

Fronval n'est pas uniquement un virtuose de l'art aérien. C'est également un remarquable touriste et il effectue sans cesse par la voie des airs les livraisons à travers l'Europe. Il a récemment

tenté le record Paris-Madrid-Paris dans la même journée. Seul le temps l'a empêché de réussir. Mais vous allez pouvoir vous rendre compte du travail fourni par le pilote au cours de son voyage:

Il partait de Villacoublay, le 29 juin, à 4 h. 16 du matin, atterrissait à Cazaux pour se ravitailler à 7 h. 48 et reprenait son vol à 8 h. 25. Au-dessus des Pyrénées, grosse émotion: plusieurs bougies rataient. Descente à Vittoria, à 9 h. 25. Mais personne pour aider à réparer et à remettre en marche. A 2 heures seulement, le voyage pouvait continuer. Au-dessus d'Aranda et de Sommo-Sierra, deux orages extrêmement violents, au point que l'hélice de l'appareil était complètement rongée. L'arrivée à Madrid s'effectuait à 3 h. 52. L'aller avait demandé 11 h. 36 minutes seulement. Comparez avec les horaires des trains.

Fronval est doué d'une endurance admirable. Quoique victime des incidents les plus déprimants, il ne s'avouait pas vaincu et malgré les menaces de l'état atmosphérique, malgré les conseils des témoins de l'atterrissage, il reprenait son vol vers Paris à 5 heures de l'après-midi. A 20 kilomètres de Sommo-Sierra, il était obligé de se poser sur la route même de Valladolid, devant un orage plus violent qui l'aveuglait. Après avoir laissé passer l'ouragan, abrité sous son avion, le champion, sans aucun secours, remettait son moteur en marche, décollait de la route sans incident, mais à Valladolid, un nouvel orage avait raison de son énergie et il atterrissait cette fois sur la place de la ville.

Nouveau départ et Fronval terminait sa journée, si bien occupée, à 9 heures du soir, à Burgos.

Il repartait le lendemain matin, à 11 heures 30. On conçoit quel pouvait être l'état du lutteur de l'espace. Il faisait escale à Vittoria à 1 heure, après avoir poussé jusqu'à Alsasua. Là, ayant rencontré une barrière infranchissable de brume et de nuages au-dessus des Pyrénées, il était obligé de faire demi-tour. Il s'envolait à nouveau à 5 heures 30 du soir et arrivait à Cazaux à 7 heures 5. La nuit l'obligeait à remettre au lendemain la dernière étape Cazaux-Villacoublay, soit 620 kilomètres en 3 heures 1 minute à plus de 200 kilomètres à l'heure. Parti à 8 heures 5 du matin, il finissait son voyage à 11 heures 6.

J'ai tenu à insister sur le raid non seulement pour prouver la valeur du pilote et de l'avion, mais aussi les possibilités du tourisme aérien. Signalons également la performance de Maneyrol, sur appareil de la même marque, quittant Villacoublay le 29 juin à 4 heures 12, atterrissant à Turin à 7 heures 56, repartant à 8 heures 35 et se posant à Rome à midi 15, soit Paris-Rome en 8 heures 3!

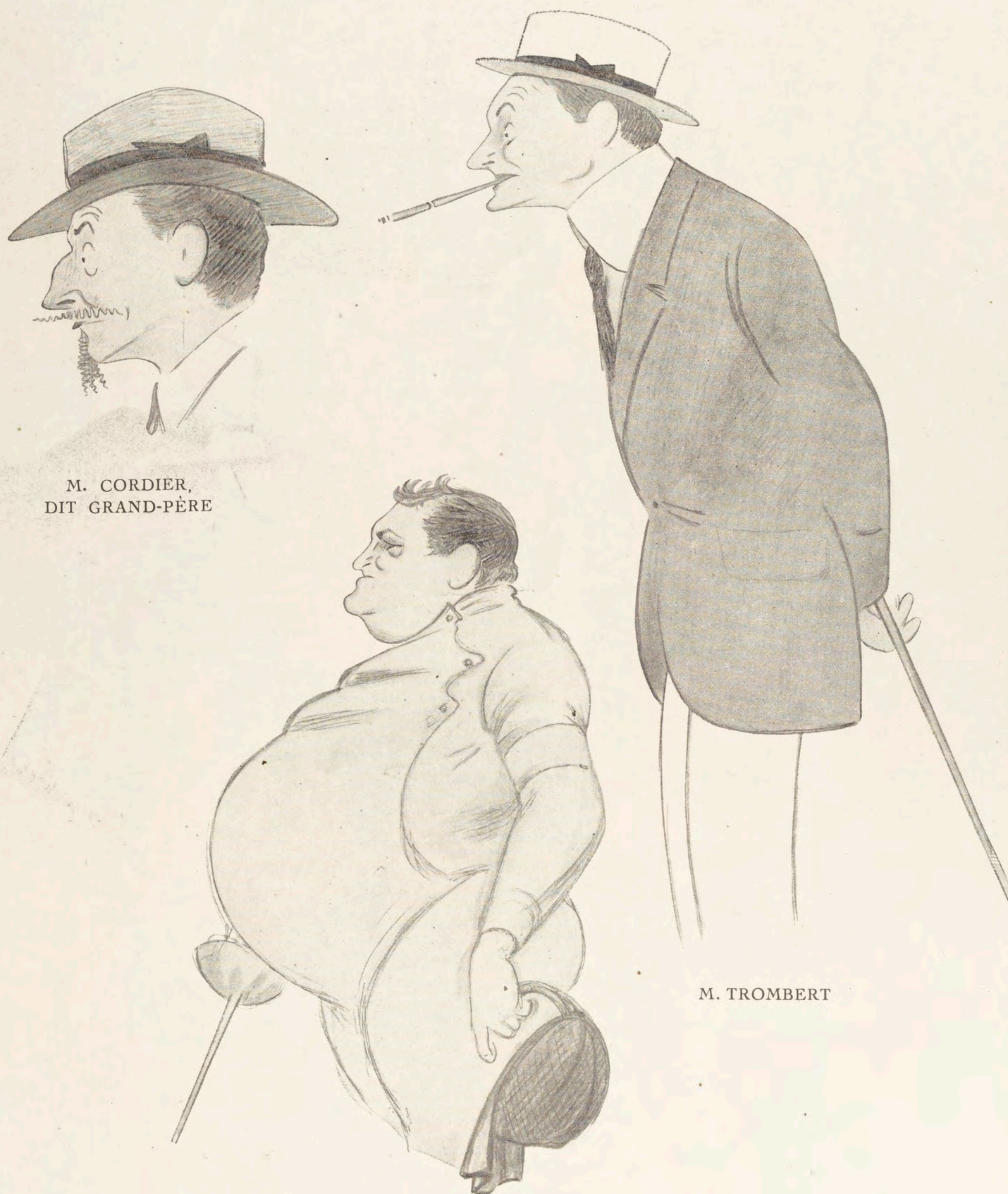
Relisez le palmarès publié en tête de cet article: quelle vaillance, quelle force d'âme, quelle science dépensées par tous ces héros! Et l'aviation française périrait quand elle possède d'aussi nobles chevaliers? Et le public ne s'intéresserait pas à la locomotion aérienne, lorsque de tels braves lui donnent l'exemple? Allons donc!

JACQUES MORTANE.

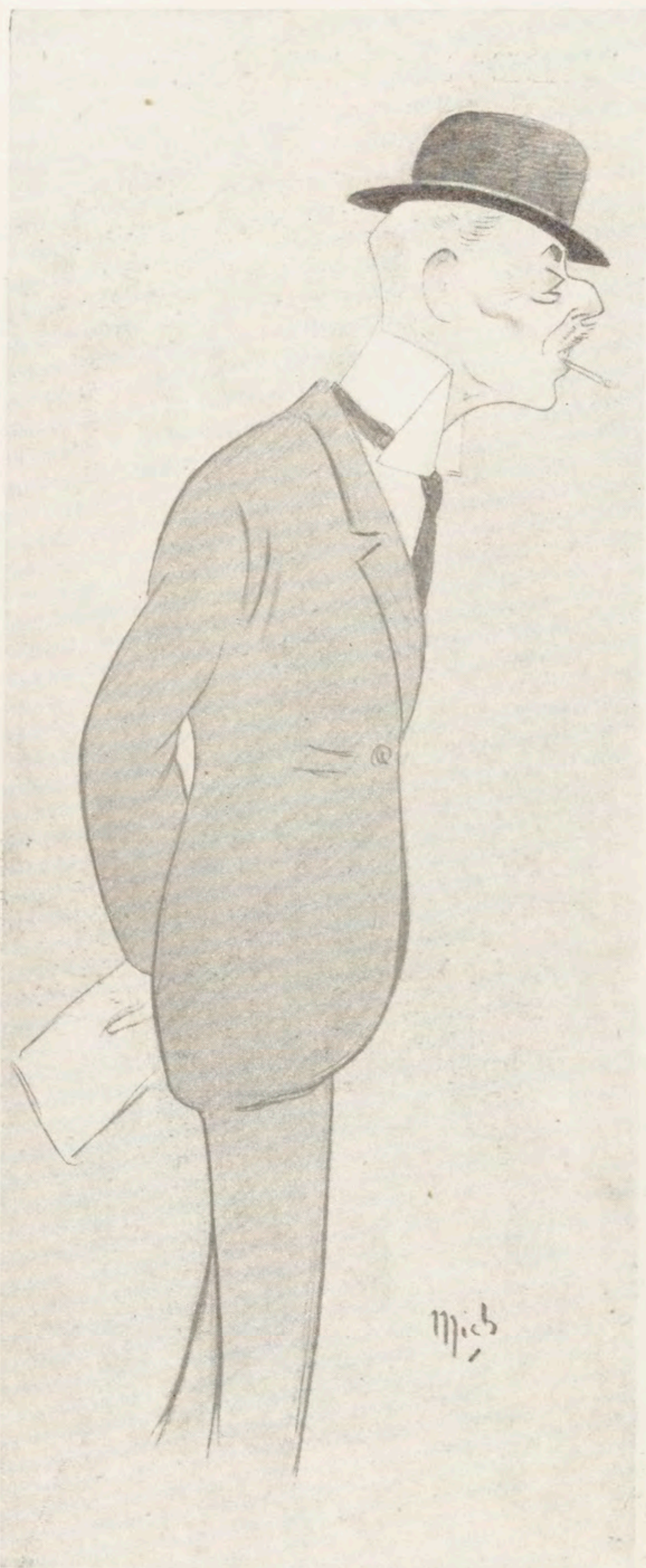
Mich-Cinéma

Juin 1920

A LA GRANDE SEMAINE D'EPÉE



M. ROCHETTE (UNE FINE LAME)



BARON ED. DE ROTHSCHILD



M. THIÉBAUD



M. JAMES HENNESSY,
gagnant du Derby avec SOURBIER

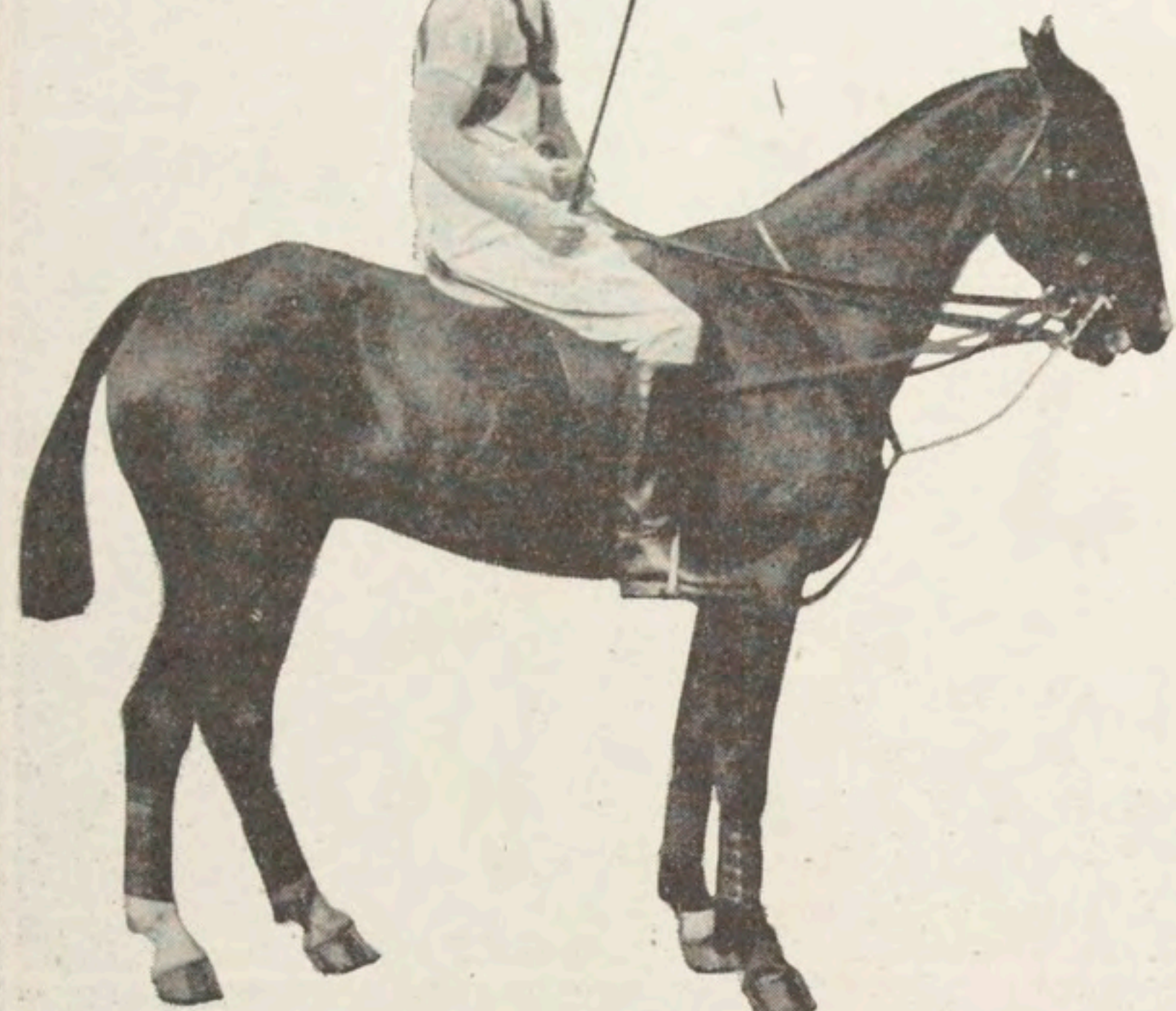


M. VEIL PICARD



M. LIENART,
gagnant du grand steeple avec COQ GAULOIS

LE POLO A BAGATELLE



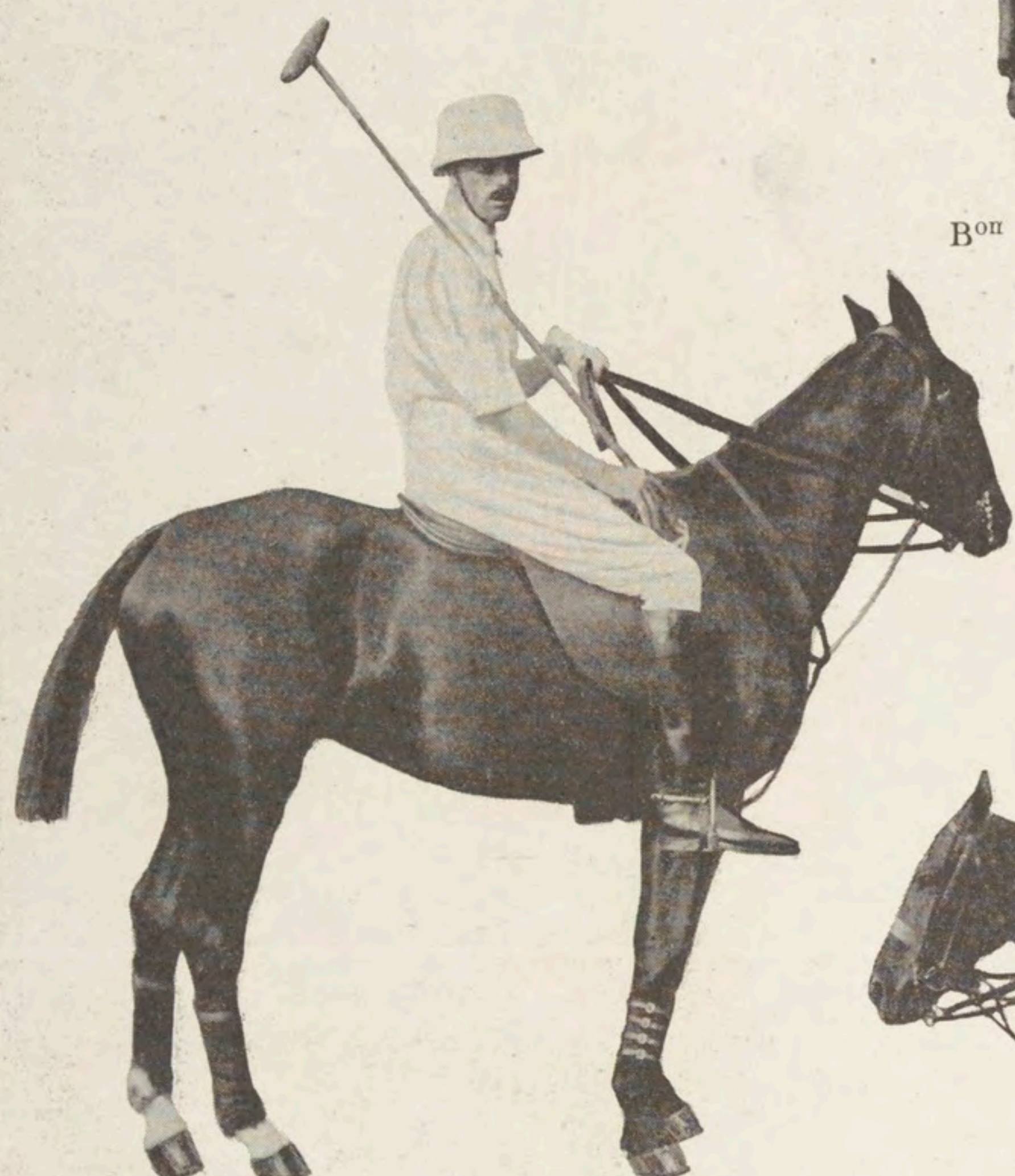
COMTE DE BEAUREGARD



BON ROBERT DE ROTHSCHILD



CAPITAINE SMART



M. EGAN



M. THOMAS



M. DE MONTBRISON

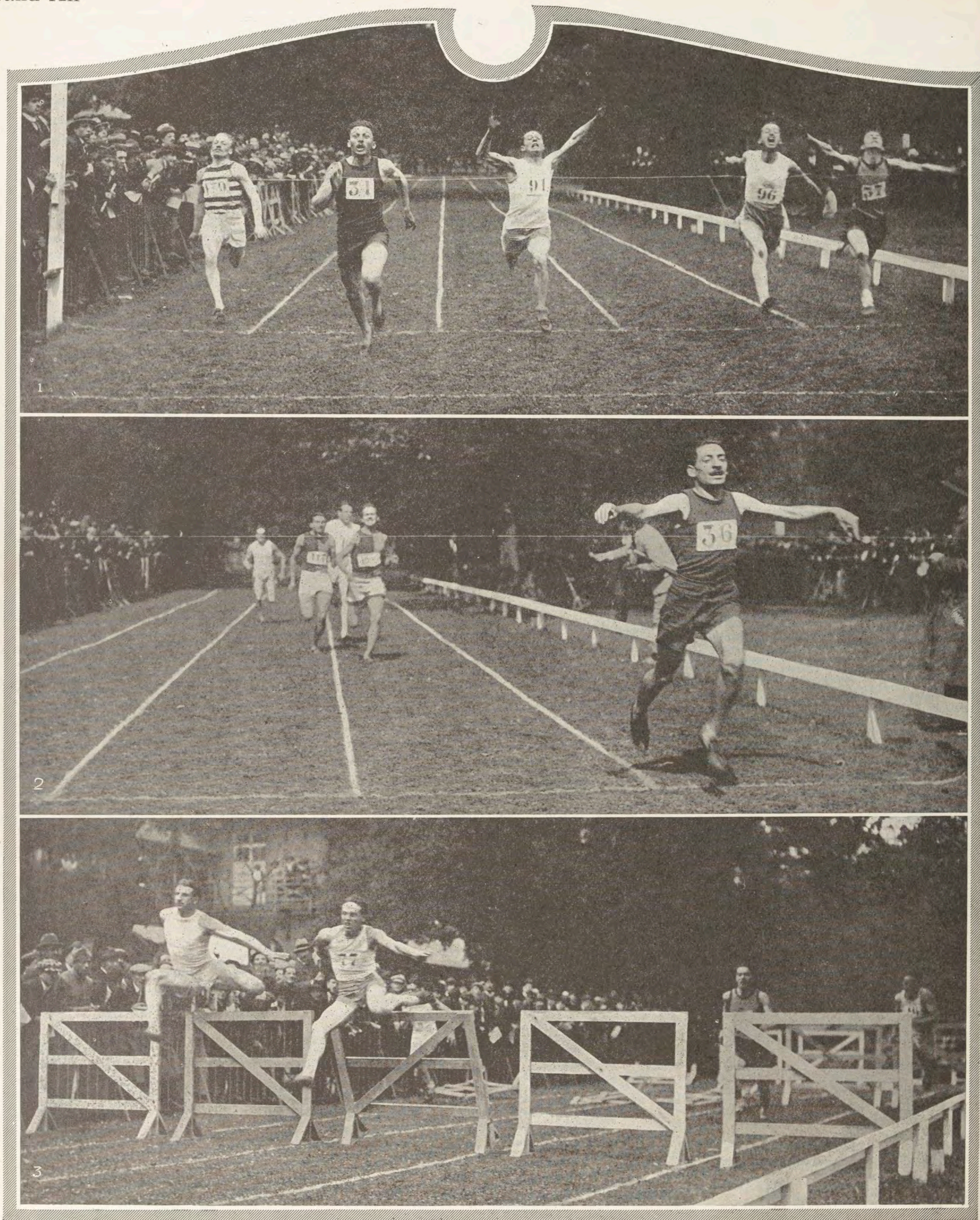


M. RENÉ LÉON



M. JAMES DE ROTHSCHILD

LA réouverture du polo de Bagatelle a été très brillante. Ce sport si complet, nécessitant des multiples qualités, avait été délaissé pendant la guerre. Il a retrouvé toute sa vogue d'antan, et un public nombreux suit avec intérêt les matches qui se disputent presque journellement.



LE XXII^e PRIX BLANCHET A LA CROIX-CATELAN

Le Prix Blanchet, la plus classique des grandes épreuves du printemps, s'est disputé le 13 juin sur le terrain du Racing Club de France, à la Croix-Catelan. Dans le classement par équipes, le Racing Club de France et le C. A. S. Générale finirent dead heat. — En haut : l'arrivée du 100 mètres, Caste (31), est premier en 11 s. $\frac{2}{5}$, battant Lorrain (91) et Durier (37). — Au milieu : M. Delvart gagne le 400 mètres en 51 sec. devant Féry et Mercery. — En bas : André et Bernard (77) dans le 110 mètres haies. Bernard finissait premier en 16 s. $\frac{3}{5}$, mais était déclassé au profit de Géo André.



LE SHAMROCK IV

Challenger de la Coupe America, le Shamrock IV est la propriété de Sir Thomas Lipton et sera barré par W. Barton.

YACHTING

LA COUPE AMERICA

Par Jean Savoye.

QUAND le sloop America, venu d'Amérique pour courir une vague coupe sur les côtes anglaises eut disposé de ses concurrents britanniques, personne n'eut pu dire dans ces jours lointains que la possession de ce challenge deviendrait un événement mondial. En effet, ceux qui se sont trouvés à Londres pendant les épreuves de l'America Cup ont pu voir les foules pressées devant les transparents des journaux relatant, de quart d'heure en quart d'heure, les péripéties de la régate. En Amérique, c'est le même enthousiasme, les embarcations chargées de monde, les remorqueurs pavoisés, sifflant à toute chaudière, les yachts, les cargos, toute une armada bigarrée, pleine de cris, de chansons, de rumeurs et de controverses encombrant les abords où les grands champions se livrent à une lutte sans merci.

Car, du jour au lendemain, l'Amérique remporta à New-York cet

humble trophée ; la vieille Angleterre se sentit atteinte dans son orgueil national et, depuis lors, c'est un assaut incessant pour la possession du challenge. Et, de leur côté, les Américains se sont piqués au jeu et montrent la même volonté que leurs cousins de l'autre côté de l'eau pour garder la coupe convoitée.

Lord Dunraven avec ses Walkyries successives s'épuisa à la peine : Sir Thomas Lipton, le célèbre importateur de thé, y mit un même acharnement, sans plus de succès d'ailleurs, avec les Shamrock au trèfle à quatre feuilles de la Verte Erin.

En 1914, abandonnant les sentiers battus, Sir Lipton commanda à Charley Nicholson de Gosport un nouveau challenger pour la Coupe America, Nicholson venant de réussir la grande goélette de la classe A *Margherita* à M. Witthaker, qui venait de battre main sur main le *Meteor* à l'ex-kaiser et *Westward*, une goélette américaine sans rivale

jusqu'alors. Nicholson est un audacieux, il dessina un énorme petit bateau, sans se préoccuper du fini des classements ; il fit une machine de course formidable, le gréa comme un cinq tonneau et envoya son monstre en Amérique où il fit une profonde sensation. Selon les uns, le bateau ne serait jamais capable de faire la traversée, selon les autres, c'était un loup, une bouée : le bateau donna quelques essais foudroyants... puis la guerre arriva.

Pendant six ans, *Shamrock IV* resta dans les Jacob's Yards, désarmé à côté de son rival *Vanitie* ; il faillit être la proie des flammes, pendant qu'il était emprisonné dans les glaces, seul son gréement de flèche fut détruit.

Enfin, après l'armistice, Lipton reprit avec le New-York Y. C. les pourparlers interrompus ; il fut décidé que l'on disputerait en juillet 1920 un nouveau défi, ce qui permettrait de faire sur les bateaux des modifications. *Vanitie* fut allégé de six mille livres de plomb et d'aménagement ; on changea son pont qui était en métal.

Resolute, le bateau dessiné par Herreschoff, eut un nouveau mât en bois pour remplacer son mât en acier et il subit à peine quelques autres modifications de détails.

Quant à *Shamrock IV*, le monde du yachting donna sur son compte les élucubrations les plus fantaisistes. Nicholson était parti depuis décembre 19 pour remettre en état sa création, et les langues des compétences y allèrent leur train. La grosse question, en effet, était de diminuer l'allégeance que le champion anglais rendait aux Américains, et chacun y allait de son opinion.

En effet, dans des courses où les vents sont aussi légers et variables, que sont les régates d'été dans la baie de New-York, il se peut très bien qu'un bateau très distancé reçoive une risée qui n'atteint pas le premier et que le bénéfice de toute une avance soit perdu au dernier quart d'heure d'une course. Hereschoff avait donc tout intérêt à recevoir un grand rendement, Nicholson avait tout avantage à faire naviguer sa grande barque dans les mêmes eaux que ses concurrents ; et le travail des uns et des autres fut orienté dans ce sens-là.

Aux courses éliminatoires, *Resolute* démâté, on lui remet son ancien mât d'acier ; néanmoins dans ses essais avec *Vanitie*, il se montre nettement supérieur, son allure au plus près du vent étant très supérieure.

Le 2 juin, dans la dernière éliminatoire, il gagne l'autre yacht américain de 4 m. 7 s. dans une course de 28 milles marins par un vent rais de 12 à 16 nœuds. Cependant, dans cette régate, en virant une

bouée, *Resolute* brise sa machine de pic ; malgré cet accident, il continua sa course victorieusement.

Voici du reste les temps officiels :

Il est à remarquer que *Resolute* prend à *Vanitie* une allégeance de 1 m. 35 s. pour 28 milles.

Il en résulte que *Resolute* est choisi par la majorité des yachtsmen américains comme défendeur. Le *New-York Times* adjure le New-York Yacht Club de le sélectionner pour sauver, dit-il, le temps et l'argent.

Quant à *Vanitie*, de l'avis de tous, les changements accomplis n'ont rien changé à ses imperfections ; il reste toujours très difficile à s'élancer, ses formes trop lourdes de l'arrière l'arrêtant.

Pour *Shamrock IV*, les changements ont été insignifiants. Le gréement a été changé, mais cela était déjà chose faite en 1914. Le grand foc orné a été remplacé par un foc et une trinquette, la chute de la grand'voile a été modifiée en raccourcissant le pic. Cette année, Nicholson a enlevé un peu, très peu, de plomb, cela a diminué la ligne de flottaison, ce qui diminuera en même temps son allégeance et favorisera le bateau dans les petits temps. La hauteur de franc bord s'en trouve augmentée, cela ne contribuera pas à donner à cette robuste machine de course, de l'élégance et de la beauté. Le pouce a été légèrement incurvé dans les limites possible du règlement.

Pour les essais, Lipton a envoyé en Amérique *Shamrock II*, le 23 mètres. Ce dernier était barré par Alfred Diaper. Après une relâche, le bateau est arrivé à bon port et a pu servir de « running up » au challenger qui, lui, est conduit par Burton. Ces courses ne peuvent pas servir de bases, car les deux yachts sont dissemblables. Néanmoins, *Shamrock IV*, dans une courses de 30 milles, a battu le 23 mètres par 18 minutes et 15 secondes, ce qui, en lui-même, est impressionnant.

Dans ces essais, les nouvelles barres de flèche, les précédentes ayant brûlé, qui étaient en chêne ont cassé ; elles ont été remplacées par des barres en orme du Canada. Il est heureux que cet accident soit survenu en dehors des épreuves officielles, car, alors, c'eût été le démâtage immanquable et le challenge était couru.

Donc en Amérique aussi bien qu'en Angleterre, à l'heure actuelle, *Shamrock IV* est favori. S'il y a du vent, l'affaire est hors de doute, si la brise est légère, il faudra craindre pour les Anglais les six minutes d'allégeance pour 30 milles rendues par *Shamrock* à *Resolute*.

Borée, aux joues puissantes, sifflera-t-il ce jour-là Tipperary ou le Yankee Doodle.

JEAN SAVOYE.

GRAND PRIX DU MOTOCYCLE CLUB DE FRANCE

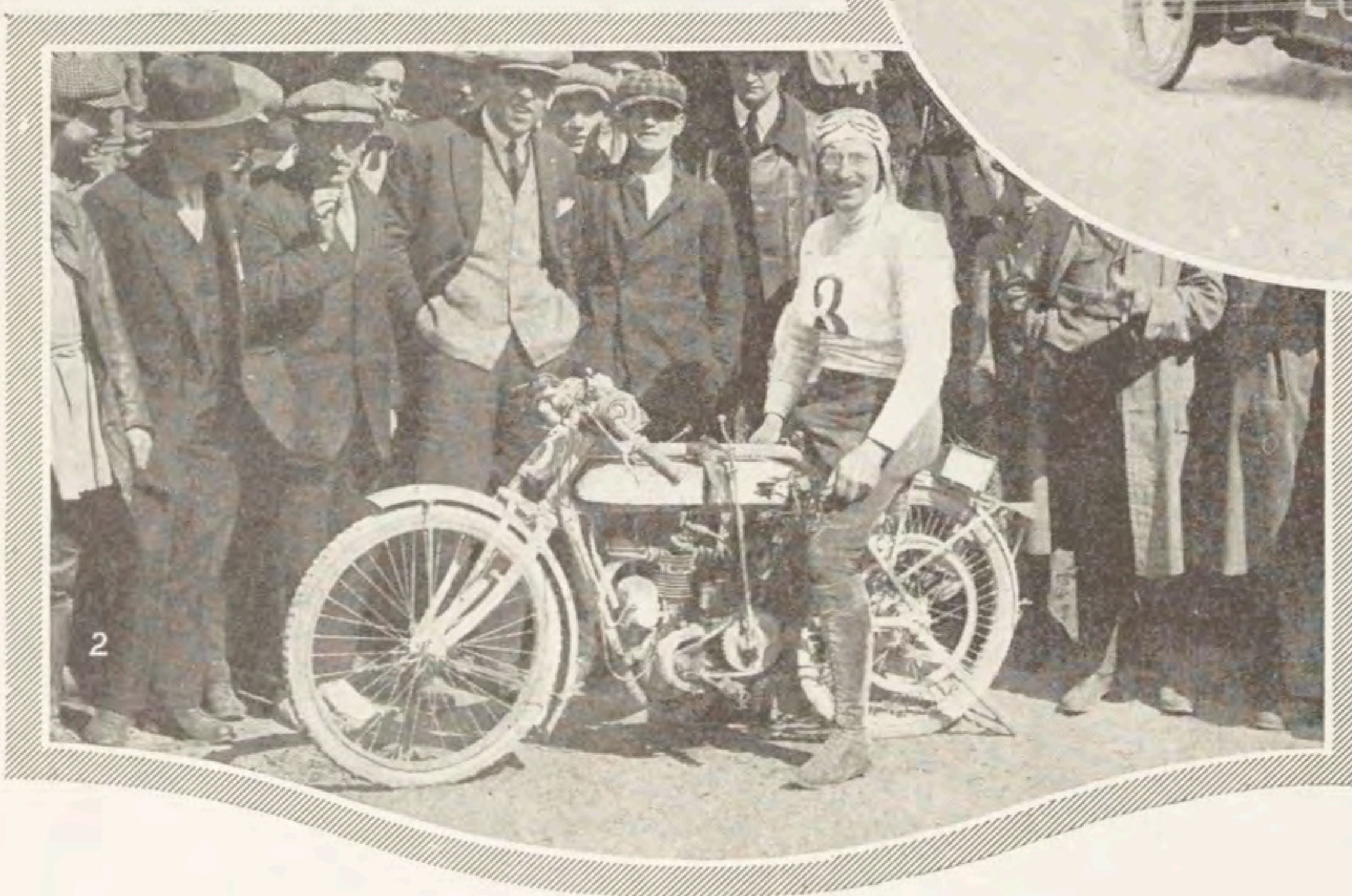
LE CIRCUIT DE

FONTAINEBLEAU

Louis, gagnant de la catégorie des 250 cmc., couvrant les 10 tours du circuit en 5 h. 1 m. 36 s. 1/5, soit à 60 km. de moyenne. En médaillon, Rouquet dans un virage sur un cycle-car nouveau modèle.

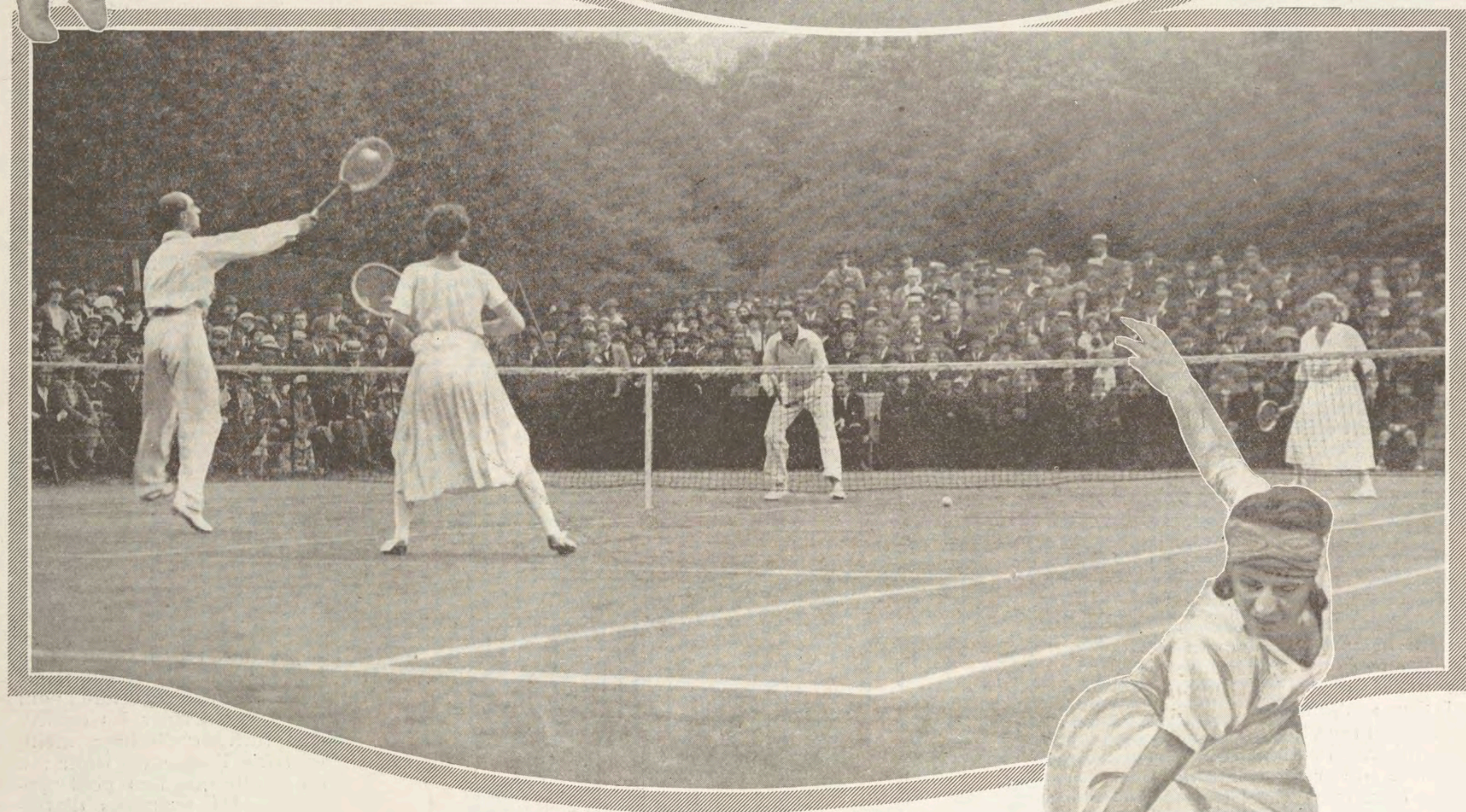
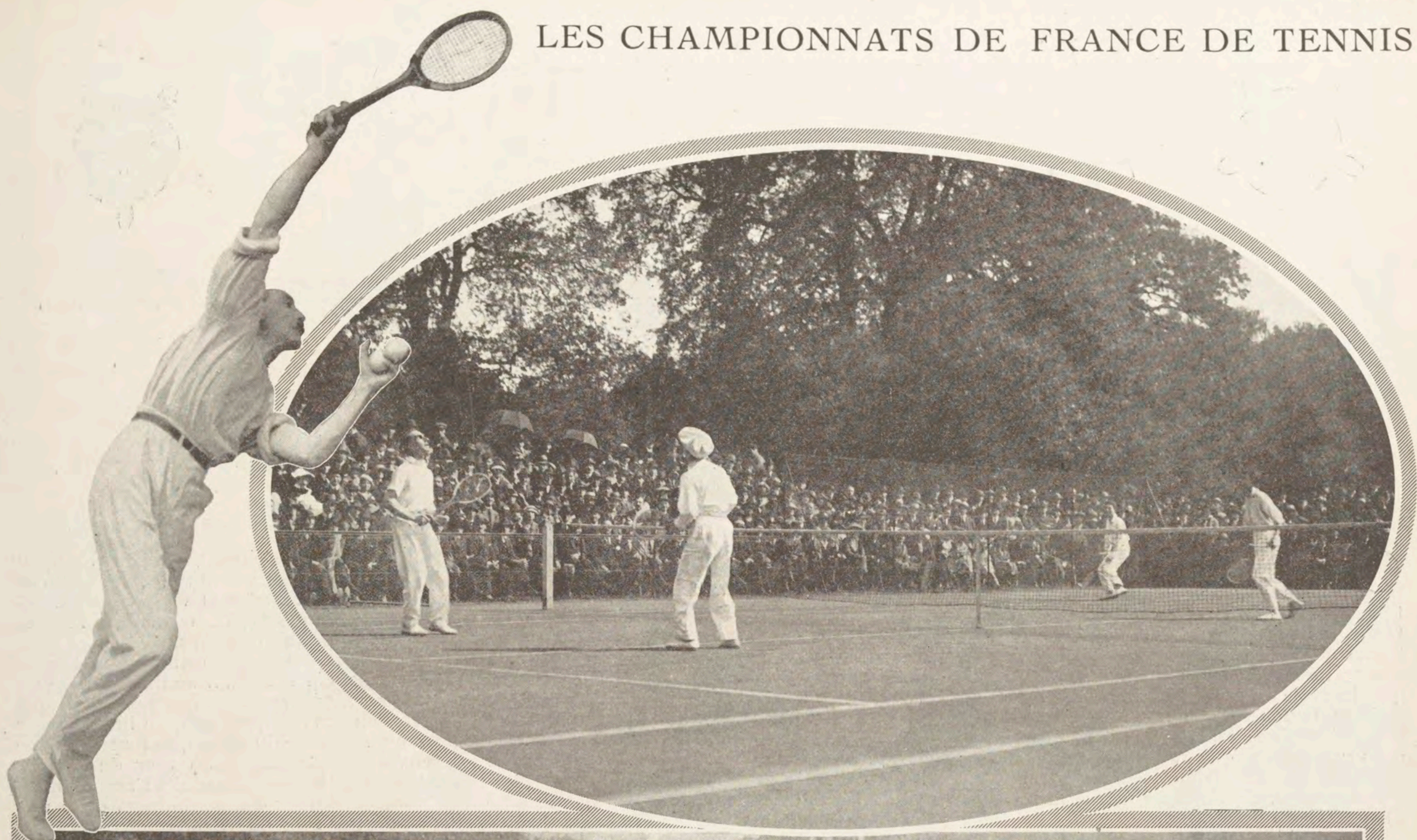


Catella, sur side-car G. Lévy, a remporté l'épreuve des 500 cmc. Il finissait seul de la plus faible catégorie. Les 300 km. du parcours étaient couverts en 5 h. 57 m. 48 s., soit à 50 km. 500 de moyenne.



Le Grand Prix du Motocycle Club de France, disputé sur le Circuit de Fontainebleau a obtenu un succès très mérité. Les résultats étaient les suivants : Motocyclettes. Catégorie 250 cmc., 1^{er} Louis. — Catégorie 350 cmc., 1^{er} Joly. — Catégorie 500 cmc., 1^{er} Vuillamy. — Side-cars. Catégorie 500 cmc., 1^{er} Catella (G. Lévy). — Catégorie 1.000 cmc., 1^{er} Verpault. — Cycle-cars. Catégorie 1.100 cmc., 1^{er} Violet.

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE TENNIS



Les championnats de France se sont disputés du 5 au 13 juin, sur les courts du Racing Club de France à la Croix-Catelan. Ce tournoi avait réuni l'élite de nos joueurs, à l'exception de W. Laurentz. Les finalistes furent Gobert, M^{lle} Lenglen, Brugnon-Dupont et M^{lle} Conquet-Dupont qui rencontrèrent les tenants des titres. Gobert triomphait de Decugis par 6-3, 3-6, 1-6, 6-2, 6-3. Le titre de championne revenait à M^{lle} Lenglen par sa victoire sur M^{me} Billout-Broquedis. Le double-messieurs opposait Brugnon-Dupont aux tenants Decugis-Germot. Ces derniers conservèrent leur titre par 6-3, 6-4, 6-3. M^{lle} Lenglen et M^{lle} d'Ayen enlevaient le double-dames devant M^{me} Golding-M^{me} Vaussard et le double-mixte était l'occasion d'un nouveau succès pour M^{lle} Lenglen et pour Decugis, qui battirent M^{lle} Conquet-Dupont par 6-0, 6-3. En haut : Gobert, champion du simple, et la finale du double-messieurs. En bas : la finale du double-mixte, et M^{lle} Suzanne Lenglen, trois fois championne de France.



Vie au Grand Air Technique



LES MOTEURS A DEUX TEMPS

Le cycle à quatre temps. — Le cycle à deux temps. — La distribution dans un moteur à deux temps. — Différents dispositifs de pompe dans le moteur à deux temps. — Avantages et inconvénients du moteur à deux temps.

On croit assez généralement que les moteurs à deux temps diffèrent complètement des moteurs à quatre temps dans leur mode de fonctionnement. Il est facile de voir, au contraire, comme nous allons le montrer dans un instant, que le cycle de fonctionnement d'un moteur à deux temps est, au point de vue thermodynamique, exactement le même que celui d'un moteur à quatre temps. Ce qui différencie le moteur à deux temps du moteur à quatre temps, c'est simplement le mode d'alimentation du cylindre moteur.

Afin de bien préciser les particularités de chacun des deux types, nous allons rappeler d'abord rapidement comment fonctionne le moteur à quatre temps.

Considérons le piston de ce moteur au moment où il est à son point mort supérieur, c'est-à-dire voisin du fond du cylindre. La soupape d'aspiration, placée dans la culasse, s'ouvre sous l'action de la came de distribution : le cylindre est mis en communication avec le carburateur et lorsque le piston descend, la dépression qu'il crée derrière lui dans le cylindre se fait sentir jusqu'au carburateur et il se produit un afflux d'air carburé qui vient remplir le cylindre. Quand le piston arrive en bas de sa course, l'aspiration se ferme et le piston remontant comprime devant lui des gaz frais.

Au moment où le piston va arriver de nouveau à son point mort supérieur, l'allumage se produit, les gaz fortement réchauffés par la combustion voient leur pression augmenter et obligent le piston à redescendre dans le cylindre. Lorsque le piston se trouve pour la deuxième fois au voisinage du point mort bas, la soupape d'échappement s'ouvre.

A ce moment, la pression des gaz brûlés dans le cylindre est encore très supérieure à la pression atmosphérique et les gaz s'échappent violemment du cylindre dans l'atmosphère. Pendant toute la course de remontée du piston, la soupape d'échappement reste ouverte, et le piston pousse devant lui vers l'extérieur la portion des gaz qui ne se sont pas échappés d'eux-mêmes, au début de la course d'échappement. Puis, la soupape d'échappement se referme, et le cycle recommence à raison de deux tours complets du moteur pour un cycle. Pendant un cycle donc, il se produit quatre allées et venues du piston dans le cylindre, d'où le nom de cycle à quatre temps donné à ce mode de fonctionnement des moteurs.

Nous venons de voir que

l'aspiration des gaz se fait par suite de la dépression créée dans le cylindre par la descente du piston, et que l'échappement se produit, partie par suite de la pression élevée des gaz, quand la soupape s'ouvre, partie parce que le piston refoule devant lui le résidu des gaz brûlés.

Supposons maintenant que, au moment où le piston vient d'accomplir la course de travail, c'est-à-dire au moment où la soupape d'échappement s'ouvre, nous ouvrions, très peu après celle-ci, la soupape d'aspiration. Supposons, en outre, que nous insufflions des gaz frais par la soupape d'aspiration dans le cylindre. Examinons ce qui va se passer :

Les gaz brûlés, avons-nous dit, vont s'échapper d'eux-mêmes d'abord par la soupape d'échappement, puisque leur pression est plus forte que la pression atmosphérique ; ce qui reste de gaz brûlés va être poussé à l'extérieur du cylindre par les gaz frais qui sont introduits sous pression dans le cylindre : ceux-ci produisent ce qu'on appelle le balayage des gaz brûlés. Ces phénomènes vont se passer pendant que le piston va se trouver au voisinage de son point mort bas. Dès qu'ils sont accomplis, fermons de nouveau les deux soupapes : nous nous trouvons dans la situation où nous étions tout à l'heure pour le moteur à quatre temps, au début du temps de la compression ; le cylindre se trouve en effet rempli de gaz frais, les soupapes sont fermées et le piston remonte.

Il s'en suit que pour les deux temps suivants (compression et détente) tout va se passer exactement comme dans le moteur à quatre temps.

Ce cycle nouveau est celui du moteur à deux temps. On voit qu'il ne diffère du cycle du moteur à quatre temps que par le fait que l'aspiration et l'échappement, au lieu d'exiger chacun une course du piston, se font en même temps. Il en résulte qu'un tour du moteur suffit pour que le cycle complet s'accomplisse. Un moteur à deux temps donnera donc une explosion par tour du vilebrequin.

La seule hypothèse que nous avons faite, pour permettre au moteur de fonctionner suivant le cycle à deux temps, est que nous introduisons les gaz frais sous pression dans le cylindre. Il en résulte que le moteur à deux temps devra comporter obligatoirement, en plus des organes normaux du moteur à quatre temps, une pompe destinée à comprimer les gaz frais pour permettre leur introduction dans le cylindre.

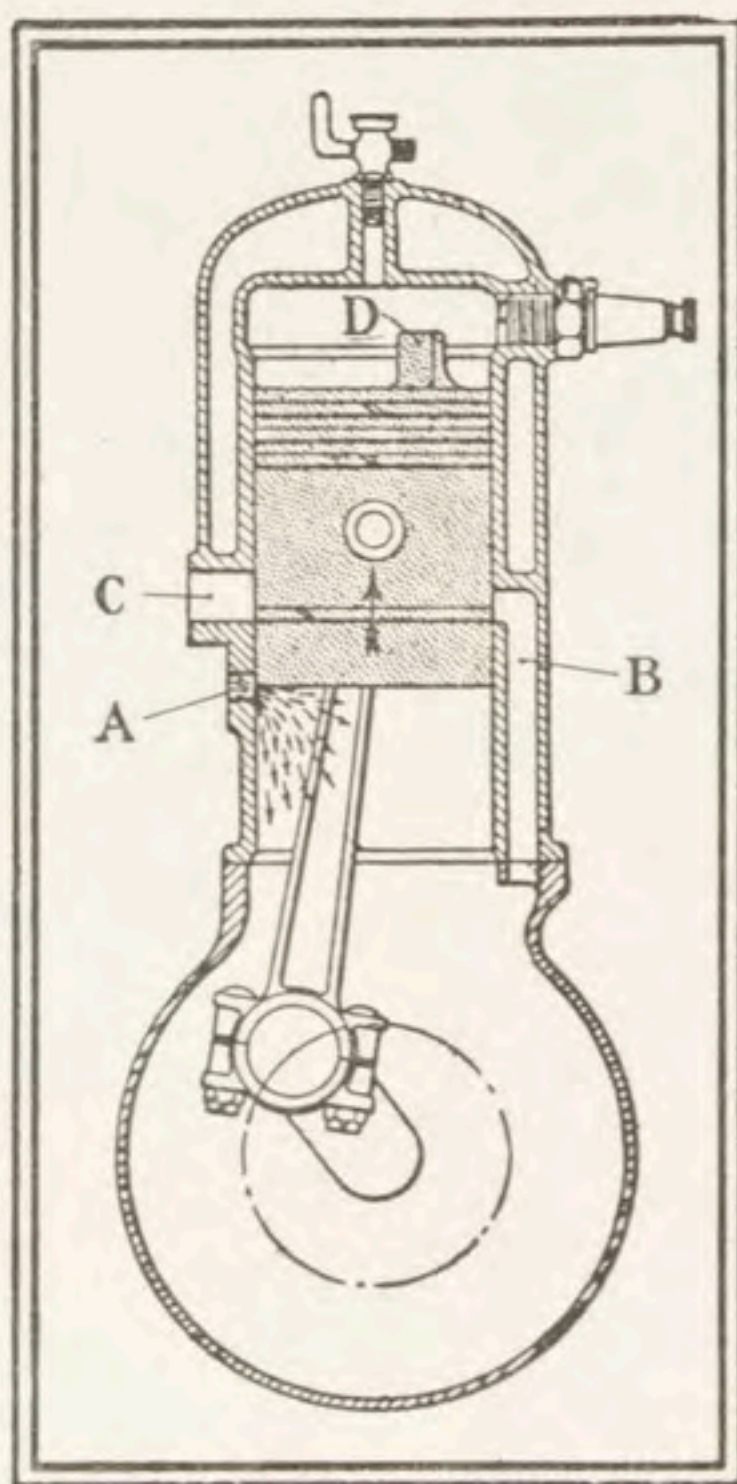
Suivant la forme et la position de cette pompe, on distinguera, comme nous allons le voir, plusieurs classes de moteurs à deux temps.

Distribution.

Nous avons supposé, pour la commodité de l'exposition, que le cylindre du moteur à deux temps comportait, comme celui du moteur à quatre temps, deux soupapes commandées, et servant l'une à l'aspiration, l'autre à l'échappement. Rien ne s'opposerait à ce qu'un moteur à deux temps fut ainsi construit ; mais étant donné que les phénomènes d'aspiration et d'échappement se passent à chaque tour du vilebrequin au moment où le piston occupe toujours la même position, il est possible d'utiliser celui-ci pour ouvrir et fermer les orifices d'aspiration et d'échappement, et faire l'office de tiroir ; il en résulte que l'on peut supprimer les soupapes d'aspiration et d'échappement et simplifier ainsi dans une large mesure la construction du moteur.

Dans le système de moteurs à deux temps que nous allons rapidement passer en revue, nous verrons qu'il n'existe soit aucune soupape, soit au maximum une seule soupape, laquelle est le plus souvent automatique, et n'a à supporter que des contre-pressions extrêmement faibles.

Avant de passer à la description sommaire des différents types de moteurs à deux temps, remarquons, d'abord,



MOTEUR A DEUX TEMPS A COMPRESSION DANS LE CARTER

Fig. 1.
Admission dans le carter.

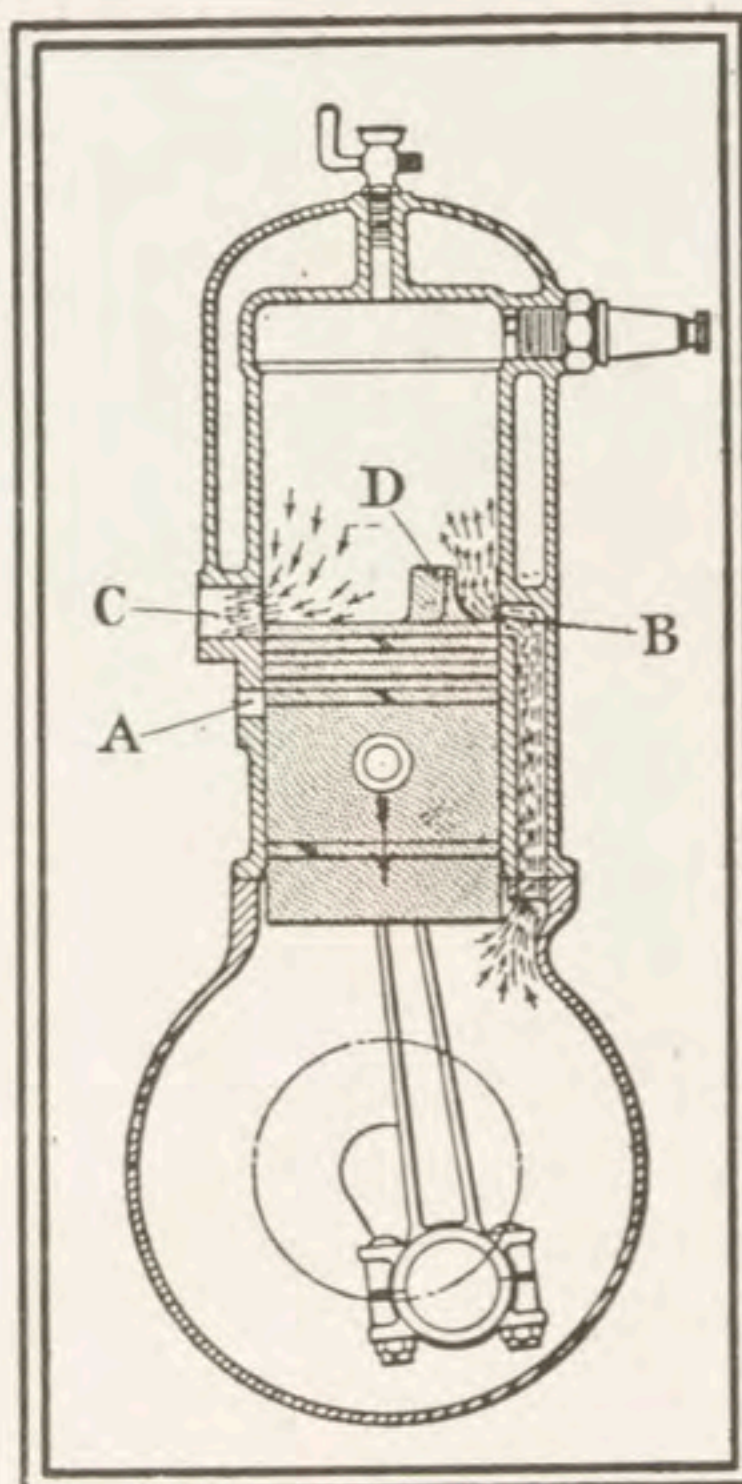


Fig. 2.
Echappement et admission dans le moteur.

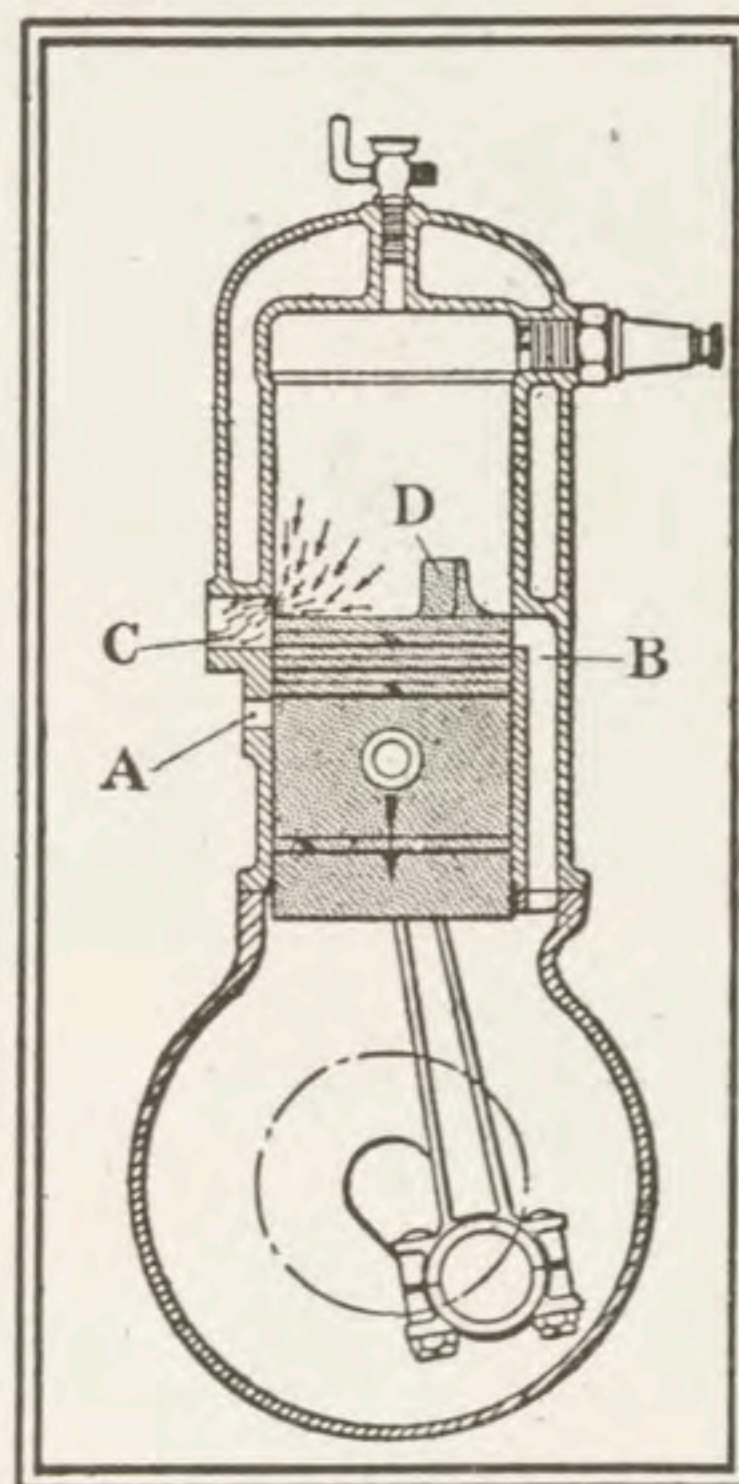


Fig. 3.
Fin de l'échappement.

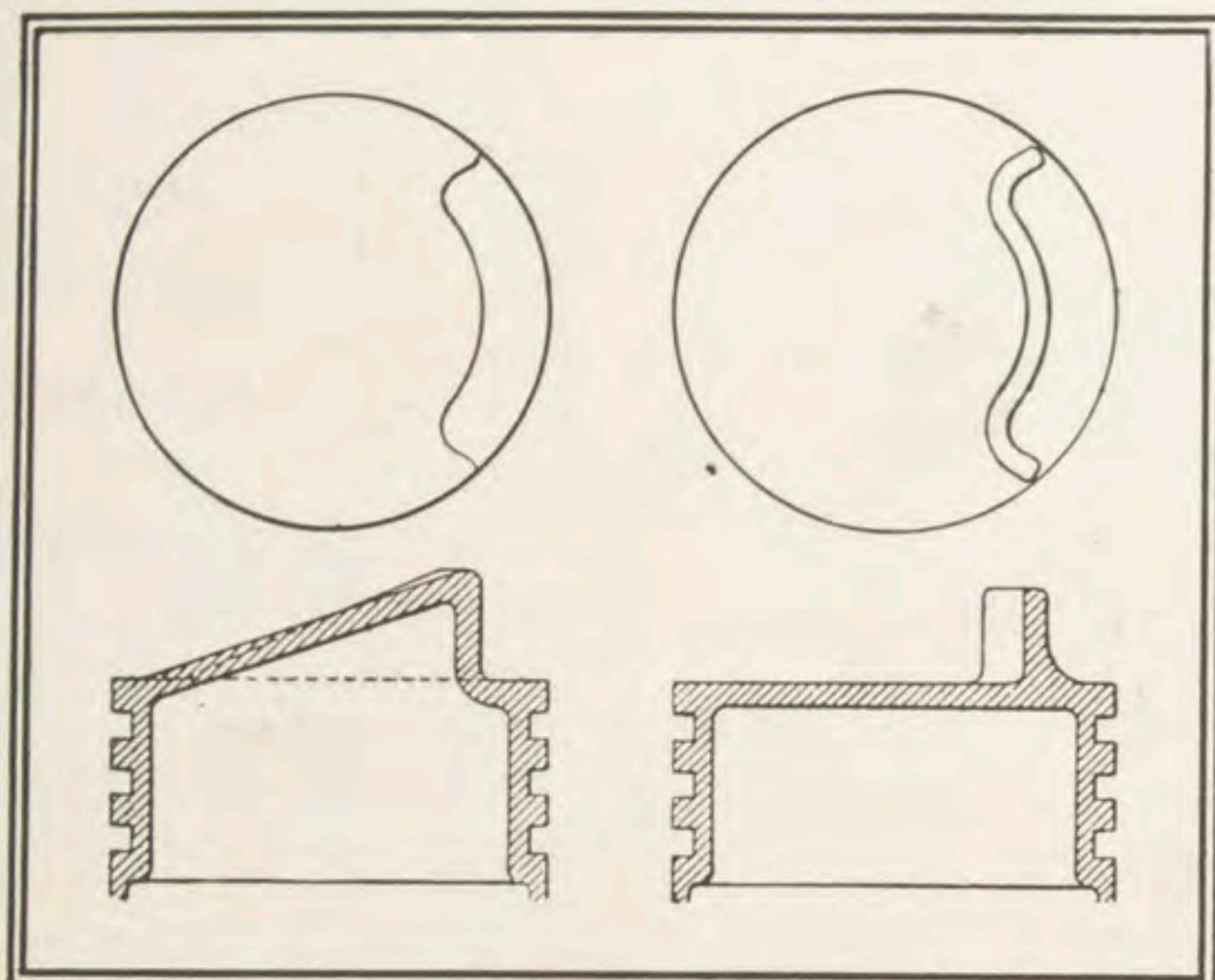


Fig. 4. — Deux formes de pistons déflecteurs pour moteurs à deux temps.

que la compression préalable qu'il serait nécessaire de réaliser dans les pompes se fera à un taux très faible, beaucoup plus faible que la compression qui a lieu dans le cylindre du moteur lui-même.

Il ne s'agit, en effet, que de donner aux gaz frais une pression légèrement supérieure à la pression atmosphérique, puisque le but que l'on se propose est simplement d'envoyer ces gaz à l'intérieur du cylindre, où l'expulsion des gaz brûlés n'a laissé subsister qu'une pression au plus égale à la pression atmosphérique. En effet, la pression réalisée dans la pompe du moteur à deux temps est au maximum de 1 kg., et plus généralement de 500 grammes par centimètre carré, en plus de la pression atmosphérique.

Un moteur à quatre temps est en somme un moteur à deux temps dans lequel le cylindre joue lui-même le rôle de pompe. Dans le moteur à deux temps, ce rôle de pompe pourra être rempli de trois façons principales, à savoir :

1° Moteurs à pompe séparée.

Dans un cylindre complètement distinct du cylindre-moteur, cylindre possédant, comme ce dernier, un piston commandé par une bielle articulée par un coude spécial du vilebrequin, le fond du cylindre-pompe sera mis en temps voulu en communication avec le cylindre-moteur pour lui envoyer les gaz frais.

Dans les cylindres à pompe séparée, chaque cylindre-moteur est donc accompagné d'un cylindre-pompe, le mouvement des pistons du cylindre-moteur, d'une part, et du cylindre-pompe, d'autre part, se faisant toujours en sens inverse l'un de l'autre : c'est-à-dire que l'aspiration dans la pompe se fait au moment où s'exécute la compression dans le cylindre-moteur, et le refoulement dans la pompe en même temps que la détente dans le cylindre-moteur. De cette façon, le piston de la pompe est au voisinage de son point mort haut au moment où le piston du moteur vient de découvrir l'orifice d'aspiration. Ce genre de moteur est dit moteur à pompe séparée.

2° Moteurs à compression dans le Carter.

La pompe peut également être réalisée au moyen de l'ensemble du carter et de la partie du cylindre-moteur qui se trouve au-dessous du piston. C'est ce qui arrive dans le moteur dit à compression dans le carter (fig. 1).

Supposons que le cylindre du moteur soit percé à sa partie inférieure d'un orifice A mis en communication avec le carburateur, cet orifice est placé à une hauteur telle qu'il est en temps normal masqué par le piston et n'est découvert que quand celui-ci arrive tout en haut de sa course. Un conduit B débouchant, d'une part, dans le carter et, d'autre part, dans la paroi du cylindre, un peu au-dessus de l'orifice A, va servir de passage pour les gaz frais qui se rendent du carter dans le cylindre. Le débouché de ce passage sur la paroi du cylindre est également masqué par le piston, et ne sera découvert par lui que quand il

arrivera au voisinage de son point mort inférieur.

Vis-à-vis de l'orifice de passage, la paroi du cylindre est percée d'un troisième orifice C, disposé un peu au-dessus du débouché du conduit B : c'est par ce dernier orifice C que se produira l'échappement.

Examinons comment fonctionne un tel moteur.

La figure 1 représente le moteur au moment où le piston arrive à son point mort haut, et où il commence à démasquer l'orifice d'aspiration A. Le carter de ce moteur est complètement étanche ; par conséquent, pendant le temps que le piston a remonté dans le cylindre, le volume constitué par l'ensemble carter-cylindre ayant augmenté, une dépression se produit dans cette enceinte, et au moment où le bord inférieur du piston démasque l'ouverture A, les gaz frais se précipitent du carburateur dans le carter et le remplissent. Le piston redescendant commence par masquer l'orifice A.

Nous parlons simplement de ce qui se passe en-dessous du piston, puisque c'est là la partie du cycle qui nous intéresse plus spécialement ; rappelons simplement qu'au moment où le piston est au voisinage de son point mort haut, l'allumage se produit, et que, par conséquent, quand il redescend, c'est la course motrice qui a lieu.

Quand le piston arrive au voisinage du point mort bas (fig. 2), le cylindre est donc rempli de gaz brûlés à une pression sensiblement plus élevée que la pression atmosphérique ; cette pression est de l'ordre de 2 à 3 kilos par centimètre carré.

La tranche supérieure du piston va démasquer l'orifice C (fig. 2) ; les gaz chauds à forte pression vont donc s'échapper dans l'atmosphère par l'orifice C, et la pression dans le cylindre baisse presque instantanément pour devenir voisine de la pression atmosphérique. Mais, à ce moment, le piston continuant à descendre découvre l'extrémité du conduit de passage B. Or, en descendant, le piston a comprimé dans le carter des gaz frais qu'on y avait introduits précédemment. Ces gaz sont donc à une pression plus élevée que la pression atmosphérique.

Le carter étant mis brusquement en communication avec le cylindre, les gaz vont passer dans celui-ci. Si aucune précaution spéciale n'était prise, les gaz frais, qui arrivent par l'orifice B avec une grande vitesse, s'échapperaient en partie par l'ouverture d'échappement C qu'ils trouveraient en face d'eux. Mais le piston porte contre sa face supérieure une sorte d'écran vertical, appelé déflecteur, contre lequel viennent frapper les gaz frais (fig. 4). La forme du déflecteur est telle qu'un remous se produit, et que les gaz frais se dirigent vers la partie supérieure du cylindre ; ils chassent donc devant eux les gaz brûlés

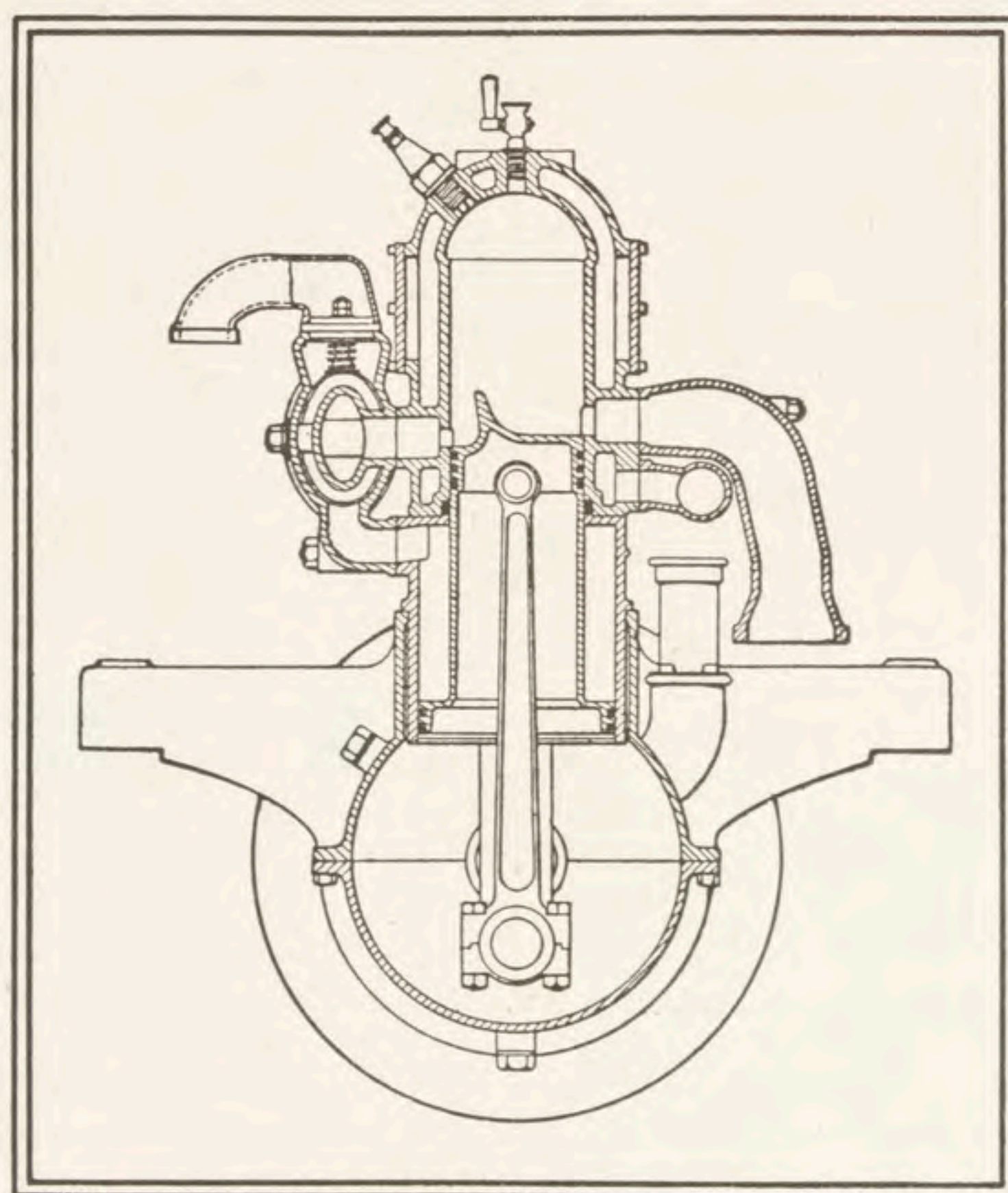


Fig. 5. — Le moteur Cote, à pistons différentiels et distributeur-tiroir.

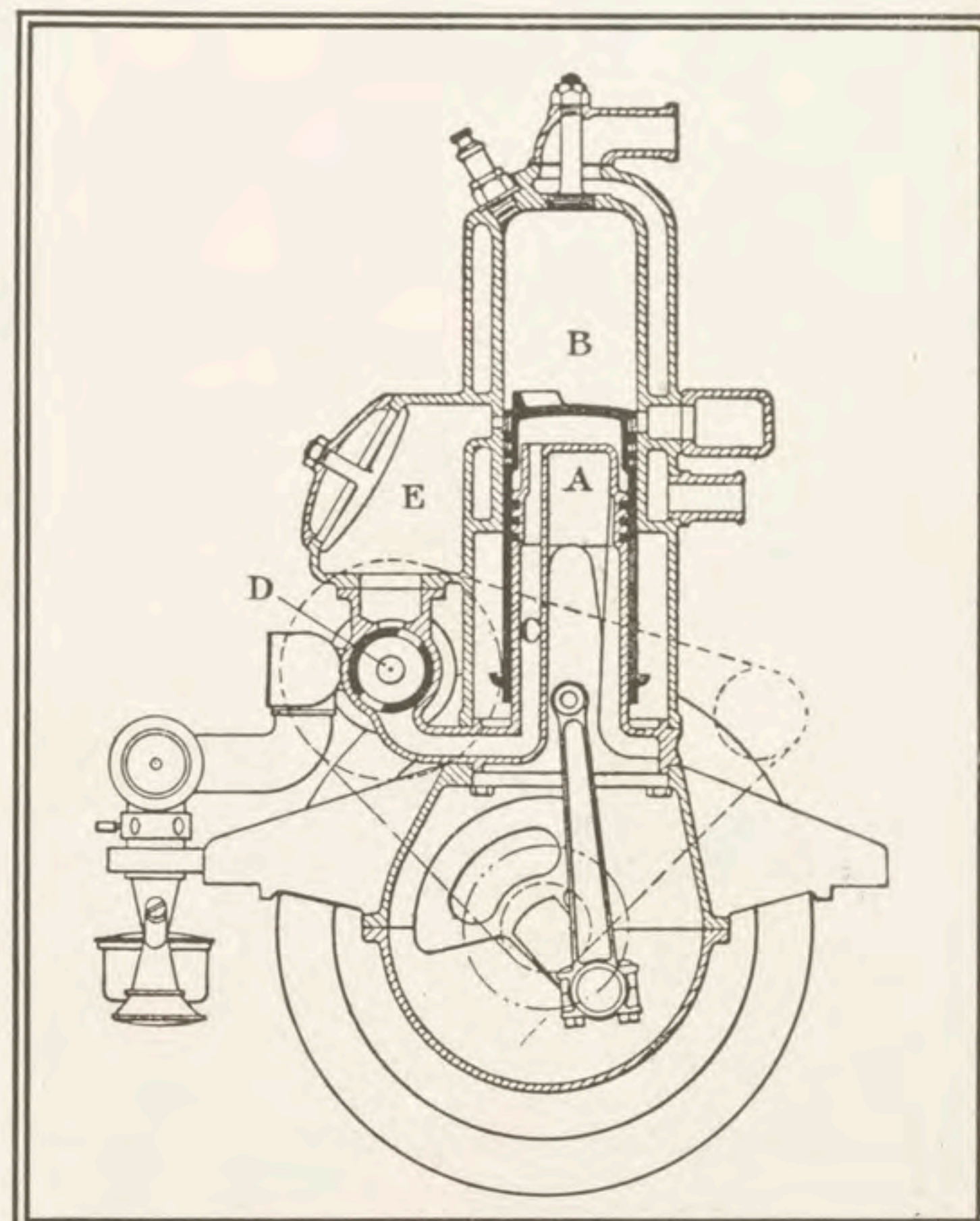


Fig. 6. — Le moteur Legros, compression dans le piston.

qui se trouvent encore remplir le cylindre, et prennent purement et simplement leur place.

Quand le piston remonte (fig. 3), il masque d'abord l'ouverture B d'arrivée des gaz frais, puis ferme ensuite l'ouverture C d'échappement. A ce moment, la compression commence, et les diverses phases du cycle vont se dérouler de nouveau.

Comme on le voit, cette forme de moteur ne comporte aucune soupape : toute la distribution se fait au moyen du piston qui forme tiroir devant les trois orifices percés dans le cylindre.

Ce genre de moteur à compression dans le carter et sans soupape est dit moteur à trois ouvertures : c'est le plus simple qu'il soit possible de réaliser.

Dans certains moteurs, le conduit de passage B, au lieu d'être creusé tout entier dans le cylindre, se trouve en partie percé dans le piston : il en résulte une forme légèrement différente de celui-ci, mais le fonctionnement est absolument le même.

Le moteur à compression dans le carter comporte quelquefois une soupape : dans ce cas, l'orifice A n'existe pas. Il est remplacé par une ouverture percée dans la paroi du carter et fermée au moyen d'une soupape automatique. Cette soupape peut, d'ailleurs, être remplacée par un distributeur rotatif, mais dans tous les cas l'ouverture du carter communique avec le carburateur. Le type de moteur à compression dans le carter est celui qui est généralement adopté pour les motocyclettes qui emploient le moteur à deux temps.

3° Moteur à piston différentiel.

La pompe et le cylindre-moteur peuvent être montés en tandem l'un sur l'autre, et leurs pistons se trouvent alors réunis. Ce genre de moteur est représenté par la figure 5, c'est l'un des plus connus, le moteur Cote.

Le cylindre est formé de deux parties concentriques : le cylindre supérieur est le cylindre de travail ; il est prolongé vers le bas par un autre cylindre de même axe, mais d'alésage plus grand. Le piston a une forme spéciale comportant une partie cylindrique de même diamètre que le cylindre de travail, complétée en bas par un deuxième cylindre plus large qui vient s'emboîter dans le cylindre-pompe.

L'espace où se fait l'aspiration des gaz frais est donc l'espace annulaire compris entre le cylindre-pompe et la paroi cylindrique du piston supérieur.

Dans ces moteurs, il est nécessaire de prévoir un distributeur qui réalise le passage des gaz du carburateur au cylindre-pompe d'une part, puis, ensuite, des gaz comprimés dans le cylindre-moteur.

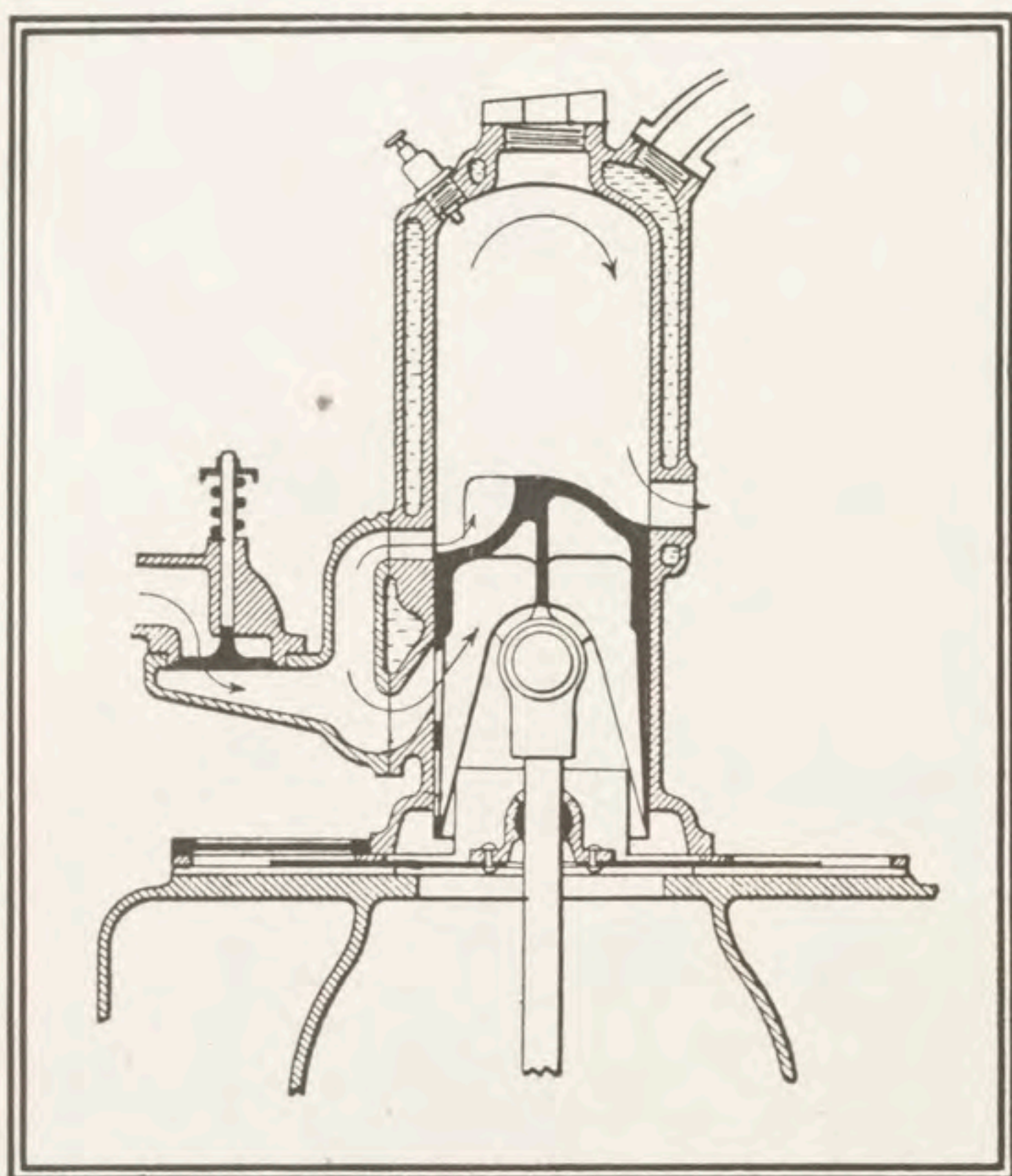


Fig. 7. — Le moteur Peugeot-Tony-Hubert.

Il y a lieu de remarquer que les moteurs à piston différentiel doivent comporter au minimum deux cylindres : les deux pistons, moteur et pompe, ne faisant qu'un, en effet, la compression dans la pompe s'achève au moment où s'achève la compression dans le cylindre moteur.

Si, à côté du premier couple de cylindres, se trouve un deuxième cylindre dont la manivelle est calée à 180° avec le précédent, le piston de celui-ci se trouve au temps correspondant à l'aspiration au moment où le piston du premier achève la compression dans la pompe.

Autres systèmes de moteurs à deux temps.

D'autres systèmes de moteurs à deux temps ont été employés : nous nous contenterons de signaler les plus connus.

Dans le moteur Legros, c'est l'intérieur du piston qui constitue la pompe. La fig. 6 donne une idée du fonctionnement de ce moteur.

Un piston fixe A se trouve à l'intérieur du piston ordinaire B, et les gaz frais sont comprimés entre le piston fixe A et le piston mobile B. Le piston fixe comporte, venu de fonte avec lui, un conduit C qui se rend dans le carter d'un distributeur rotatif. C'est ce distributeur qui établit la communication, soit entre le carburateur et le passage C dans le piston fixe, ou entre la chambre de compression E et le passage C.

Supposons que le piston mobile soit en haut de sa course, et qu'il descende sous la force de l'explosion. Quand il approche du point mort bas, les gaz brûlés vont s'échapper par l'ouverture d'échappement qui est placée comme dans les autres types de moteurs précédemment décrits, et un très court instant après une nouvelle quantité de gaz frais entrera dans le cylindre de travail, venant de la chambre de compression E à travers l'ouverture de passage.

Pendant la course ascendante suivante du piston, la nouvelle charge sera comprimée dans le cylindre de travail. A ce moment, l'espace qui se trouve entre le piston fixe et le piston mobile est mis en communication avec le carburateur au moyen de la valve rotative D, et les gaz frais sont de nouveau admis dans cet espace. Quand le piston atteint le point mort haut, le distributeur ferme le passage entre le carburateur et l'intérieur du piston, et établit la communication entre cet intérieur du piston et la chambre de compression dans laquelle la charge est comprimée pendant la course descendante du piston.

Un autre moteur, et des plus anciens, utilise pour comprimer la charge de gaz frais, la partie inférieure du cylindre-moteur : c'est le moteur Tony-Hubert réalisé par la maison Peugeot (fig. 7).

Pour pouvoir utiliser la partie inférieure du cylindre comme pompe, il est nécessaire d'établir une fermeture hermétique entre le cylindre et le carter. Comme il faut néanmoins réserver un passage pour la bielle, on a été amené à réaliser une sorte de glissière qui est représentée par la figure 7.

Citons, enfin, à titre plutôt rétrospectif, un des premiers moteurs à deux temps, le moteur Loyal, dans lequel c'est le cylindre de travail lui-même qui sert de pompe (fig. 8). Ce cylindre comporte deux soupapes. La soupape d'aspiration A est au fond du cylindre, et la soupape d'échappement B se trouve à peu près vers le milieu de la partie du cylindre devant laquelle se déplace le piston.

Les phénomènes suivants se succèdent dans le cylindre de ce moteur :

Supposons que le piston soit au voisinage de son point mort supérieur et que l'allumage vienne de se produire. L'explosion a lieu ; les gaz chassent devant eux le piston jusqu'au moment où il arrive devant la soupape d'échappement B. Cette soupape est une simple soupape automatique dont le ressort n'a qu'une faible tension. Les gaz chauds ont une pression assez élevée au moment où le siège de la soupape est découvert par le piston. Il en résulte qu'ils soulèvent la soupape et s'échappent dans l'atmosphère.

Grâce à l'inertie des gaz brûlés qui s'échappent avec une grande vitesse par la soupape B, un vide relatif se produit dans le cylindre. Le piston continue d'ailleurs son mouvement descendant ; il en résulte que la soupape d'aspiration A, qui est également une soupape automatique, s'ouvre pour laisser arriver les gaz frais. Le piston étant à fond de course, les deux soupapes se trouvent fermées.

Quand le piston remonte, le cylindre se trouve rempli à sa partie supérieure de gaz frais, et à sa partie inférieure du résidu des gaz brûlés. Le piston, comprimant devant lui tous ces gaz, leur pression arrive à faire soulever la soupape d'échappement par laquelle sortent les gaz brûlés qui se trouvent en face d'elle — et probablement aussi une petite partie de gaz frais !

Quoi qu'il en soit, dès que le piston a masqué le siège de la soupape B, la compression se fait et le cycle suit son cours normal.

Comme on voit, ce moteur est évidemment simple, puisqu'il ne comporte pas d'autres organes pour le cylindre qu'un moteur à quatre temps, et que les deux soupapes sont automatiques et ne nécessitent par conséquent pas de came pour leur commande.

Avantages et inconvénients du moteur à deux temps.

Les moteurs à deux temps sont incontestablement encore sensiblement inférieurs comme rendement aux moteurs à quatre temps.

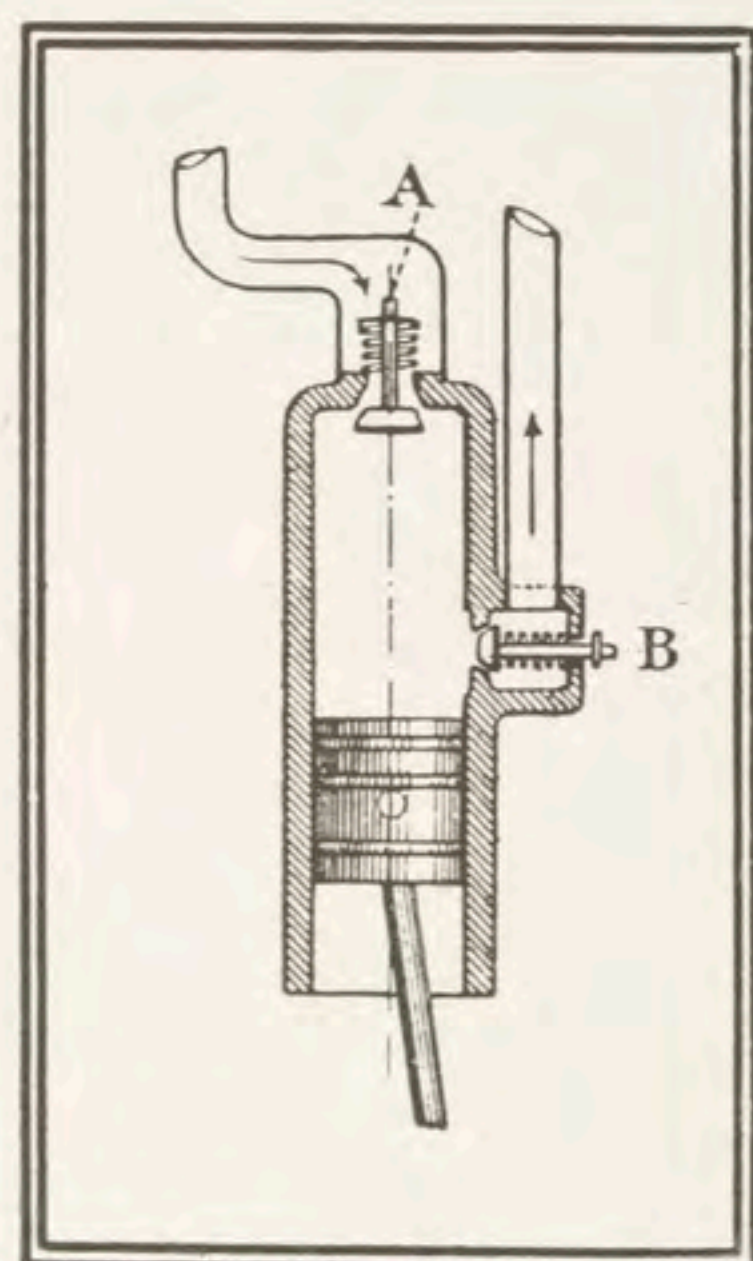


Fig. 8 - Le moteur Loyal.

dans le cylindre n'en sortent par l'échappement avant d'avoir travaillé. La stratification des gaz frais et des gaz brûlés qui se trouvent simultanément dans le cylindre est toute théorique,

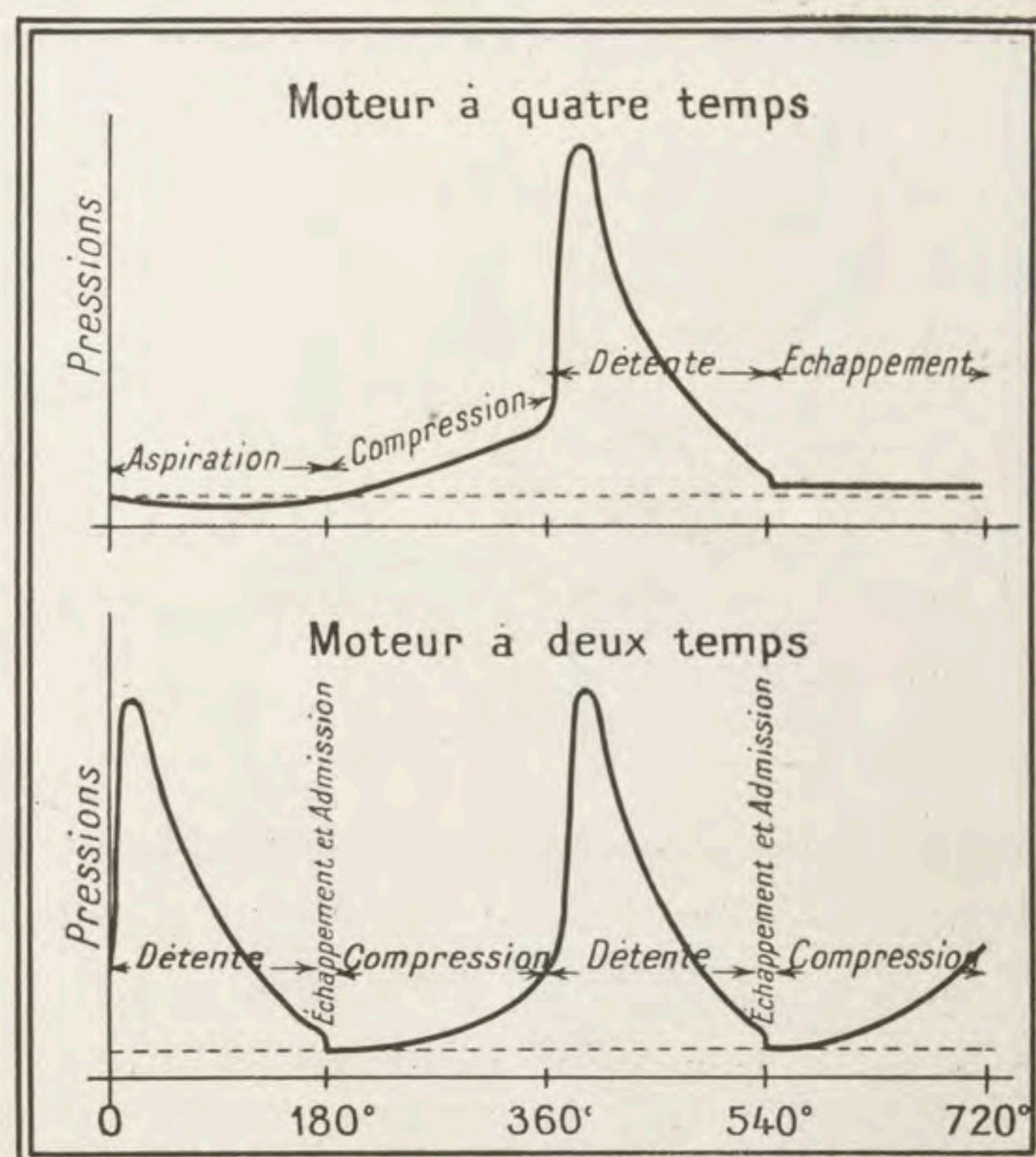


Fig. 9. — Fonctionnement des moteurs à quatre temps et à deux temps.

et quelle que soit la rapidité de marche des moteurs, gaz frais et gaz morts arrivent à se mélanger avant que le piston ait masqué les orifices d'aspiration et d'échappement.

Le moteur à deux temps rachète ce défaut par un assez gros avantage : quand on emploie les moteurs à compression dans le carter on obtient, pour un poids et un encombrement déterminés, une puissance qui est d'un peu plus d'une fois et demie la puissance du moteur à quatre temps. Théoriquement, elle devrait être égale à deux fois celle-ci, puisque dans le même temps il se produit deux fois plus d'explosions.

Il résulte également, de la meilleure répartition des explosions dans le deux temps, une plus grande régularité du couple : un moteur à deux temps et à deux cylindres donne un couple aussi régulier qu'un moteur à quatre temps et à quatre cylindres.

Les difficultés que l'on a à vaincre dans la construction du moteur à deux temps sont peut-être plus considérables que pour les moteurs à quatre temps ; sans parler de la difficulté très réelle que présente le réglage exact de la distribution d'un moteur à deux temps, réglage qui s'exécute une fois pour toutes pendant l'usinage du cylindre, signalons la difficulté que l'on éprouve à rendre complètement étanche le carter où se fait la compression. Il convient également de remarquer que, pour les poly-cylindres, le carter du deux temps est sensiblement plus compliqué que le carter du quatre temps, puisqu'il doit être séparé en autant de compartiments hermétiques que le vilebrequin comporte de coudes.

Graissage du moteur à deux temps.

Le moteur à deux temps présente une particularité très remarquable au point de vue graissage, tout au moins le moteur à compression dans le carter. Ce graissage se réalise en effet tout simplement en mélangeant à l'essence une certaine quantité d'huile ; des gouttelettes d'huile entraînées par l'air qui passe dans le carburateur viennent se déposer sur les parois du cylindre, sur les portées du vilebrequin, et suffisent à graisser tous ces organes.

Si l'on a employé le moteur à deux temps pour beaucoup de marques de motocyclettes, c'est d'abord parce que son couple est, comme nous l'avons dit, plus régulier que celui du quatre temps, que sa puissance est plus grande à encombrement et à poids égaux, et aussi qu'il est plus économique à construire et plus rustique comme fonctionnement, puisqu'il ne comporte ni soupapes, ni arbre à cames, ni harnais de commande de distribution le seul organe indispensable accessoire est la magnéto.

Malgré ces avantages, il n'est pratiquement pas employé sur les voitures. H. PETIT.

L'AVIATION DANS LA "STRATOSPHERE"

L'avenir est aux hautes altitudes. — Météorologie de la stratosphère. — Du groupe moto-propulseur. — Le problème du moteur et de l'hélice. — Les cabines étanches et l'expérience de Jean Casale dans le caisson pneumatique de St-Cyr. — L'avenir est aux ailes épaisses et à la construction métallique.

TOUJOURS plus haut! telle est la formule permanente de notre aviation. Sur les routes de l'air, l'avion qui marche le plus vite économise le combustible, abrège le trajet et la fatigue des voyageurs, augmente la sécurité du voyage en réduisant la durée de marche des moteurs. Plus haut et plus vite que l'adversaire, telle est particulièrement la devise de notre armée de l'air. Dans la guerre future les combats aériens auront lieu dans le domaine invisible de la « stratosphère ». L'avion de « haute altitude » est à l'ordre du jour et soulève des problèmes complexes dont quelques-uns sont en principe résolus et d'autres à la veille de l'être.

Météorologie de la « stratosphère ».

L'atmosphère se divise en deux parties distinctes. La « troposphère » est la couche d'air qui existe depuis le sol jusque vers 11 kilomètres en moyenne. Dans cette région la température diminue rapidement à mesure que l'on s'élève. Le tableau des moyennes annuelles de température, aux différentes altitudes, montre que cette diminution peut atteindre 8 à 9 degrés par kilomètre. Une loi linéaire de décroissance de la température, dite « interallée », donne jusqu'à 10.000 m. la température θ en degrés à l'altitude Z en mètres :

$$\theta = 15 - 0,0065 Z$$

Par contre la vitesse du vent augmente progressivement jusqu'à une altitude comprise entre 10 et 11 kilomètres où cette vitesse passe par un maximum qui est de l'ordre de 18 mètres à la seconde en Europe. L'augmentation peut être considérée comme constante soit 1,50 mètre - seconde par kilomètre de hauteur. Dans la « troposphère » ces différences de température sont caractéristiques des mouvements de l'air à composante verticale.

Au-dessus de cette région se trouve la « stratosphère » dans laquelle la température est constante, et les mouvements verticaux inexistants. Les couches d'air glissent les unes sur les autres horizontalement. La température moyenne annuelle qui est de - 51 degrés à 10 kilomètres, est de - 53 degrés à 14 kilomètres. A cette altitude, la vitesse du vent qui diminue d'une façon progressive depuis 10 kilomètres, n'est plus que de 14 mètres à la seconde.

L'observatoire aéronautique de Lindenberg a publié les résultats d'un grand nombre d'observations météorologiques jusqu'à 15 kilomètres de hauteur.

M. Alfred Angot est d'avis que la limite de la « troposphère » et de la « stratosphère » s'abaisse vers le sol depuis l'équateur, où elle se trouve à 14 kilomètres, jusque vers les régions polaires, où elle n'est plus qu'à 8 kilomètres. En Europe, la « stratosphère » se trouve en moyenne à 10 kilomètres.

Il est intéressant de signaler que l'observation de la plus

basse température a été faite le 25 janvier 1905 à Saint-Louis (Etats-Unis) où un sondage à 14.800 mètres a indiqué : - 80 degrés.

Groupe Moto-Propulseur pour les hautes altitudes.

La puissance d'un moteur à explosion est, à vitesse de rotation et à température des gaz frais constantes, proportionnelle à la pression atmosphérique. Si T_0 est la puissance du moteur au sol ou la pression barométrique est de 760 millimètres, sa puissance T_z , à une altitude Z où la pression est H , sera, toutes choses égales, donnée par la relation :

$$T_z = T_0 \times \frac{H}{760}$$

Ainsi un moteur de 100 HP au sol, ne donnera plus que 50 HP à 5.500 mètres et 14,5 HP à 12.000 mètres.

Les équations du vol horizontal d'un avion à l'altitude donnent la valeur V de la vitesse :

$$V = \frac{T_z \rho 75}{B P}$$

Dans cette formule nous représenterons par : T_z = puissance maxima du moteur en HP, à l'altitude Z .

ρ = rendement de l'hélice = 0,77 en moyenne.

P = poids total de l'avion en kilogrammes.

V = vitesse de l'avion en mètres-seconde.

$$B = \frac{Kx + \frac{r}{s}}{Ky} = \text{finesse de l'avion} = \frac{F}{P} = 0,12.$$

Nous voyons que la vitesse horizontale sera d'autant plus grande que la puissance T_z à l'altitude Z sera élevée. L'idéal serait de maintenir constante à toute altitude la puissance que donne le moteur au sol à pleine admission. Dans ces cas : $T_z = T_0$.

Pour obtenir ce résultat, il faut résoudre deux problèmes délicats d'adaptation relatifs au moteur et à l'hélice.

Le Moteur.

Les procédés qui tendent à maintenir le couple moteur constant à toute altitude peuvent se classer en trois catégories principales :

1° Systèmes à « suralimentation » dont le principe repose sur le maintien d'une richesse constante de la cylindrée en comprimant progressivement l'air dans les cylindres, soit à l'aide de pompes à pistons commandées par les moteurs eux-mêmes (solution allemande), soit à l'aide de ventilateurs centrifuges actionnés par des turbines mues par les gaz d'échappement de moteurs (système français Rateau).

2° Systèmes à « compression et cylindrée variables » permettant de maintenir constante la pression des gaz à la fin de la compression tout en augmentant le volume aspiré (système Damblanc). Les solutions sur les « rotatifs » sont simples et souples et certaines peuvent s'appliquer facilement sur les moteurs fixes à un seul coude de vilebrequin.

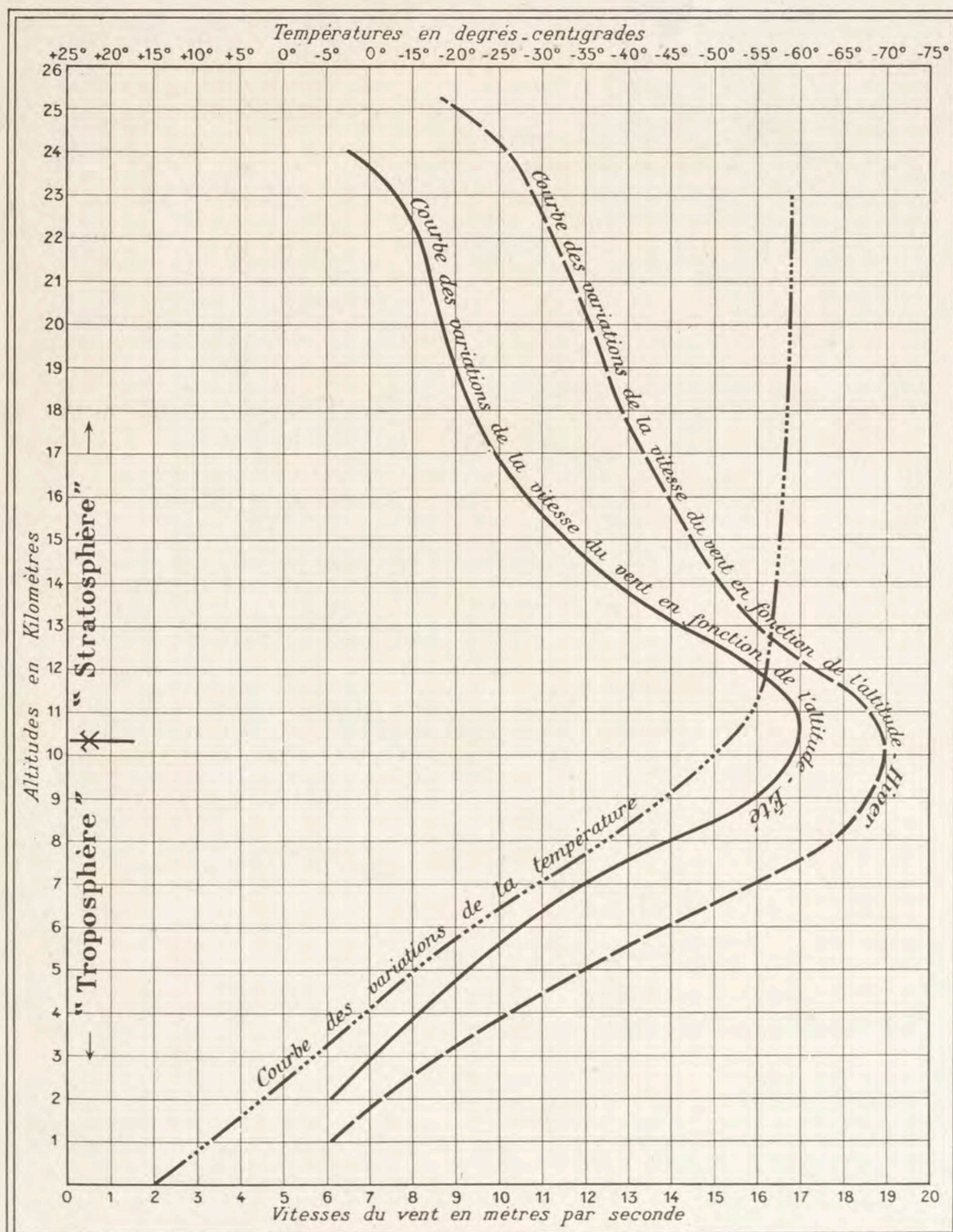
3° Moteurs « surcomprimés ». Construits avec un taux de compression très élevé et non compatible avec un fonctionnement au sol. Au départ on étrangle les gaz et la pleine admission n'est réalisée qu'à l'altitude d'utilisation de l'avion. Cette solution est nettement inférieure aux précédentes.

Les deux premiers systèmes, dont la mise au point se poursuit très activement, permettent d'espérer un couple moteur sensiblement constant jusqu'à 5.000 mètres. Dans ces conditions le plafond d'un avion qui est h avec un moteur ordinaire sera augmenté de 3.000 mètres par l'emploi d'un moteur de haute altitude, dans l'état actuel de la question.

Hélice.

Le couple moteur restant constant, nous obtiendrions par l'emploi d'une hélice rigide ordinaire un couple résistant qui diminuerait comme la densité de l'air. Il en résulterait un emballement du groupe qui pourrait déterminer des vitesses dangereuses pour la conservation, du moteur. Pour obtenir une puissance constante, il est donc nécessaire de faire varier, suivant les circonstances du vol, le couple résistant de l'hélice, laquelle devra tourner à la même vitesse, avec le rendement maximum, quelle que soit l'altitude du voyage aérien.

La solution du problème consiste à réaliser une hélice à « pas et diamètre variables ». Cette question n'est pas à l'heure actuelle très avancée. On peut envisager également un propulseur à « surface variable » et nous croyons que des essais dans ce sens vont bientôt avoir lieu.



Variation de la vitesse moyenne du vent et de la température.

Cabines étanches. L'expérience de Casale.

Notre respiration normale, à la pression de 760 millimètres, exige 8 litres d'air par minute, lesquels contiennent 1 litre, 6 d'oxygène. A l'altitude de 12.000 mètres, ce volume d'air ne contient plus que : $1,6 \times \frac{a_z}{a_0} = 1,6 \times 0,254 = 0,40$ litre, 40 d'oxygène.

Il faut donc que le supplément d'oxygène soit fourni à l'aviateur par un inhalateur approprié. C'est précisément en vue de vérifier à cette altitude le fonctionnement d'un appareil de ce genre (mano-détendeur du Docteur Garsaux) et de s'assurer aussi que moyennant certaines précautions la vie était possible dans la « stratosphère », que le célèbre pilote Jean Casale, champion mondial de la hauteur, s'est livré le 11 Juin dernier à une expérience d'un grand intérêt scientifique. Le caisson pneumatique de l'Institut Aérotechnique de Saint-Cyr est un cylindre métallique à parois étanches, de 2 m. de diamètre sur 3 mètres de longueur. La pompe aspirante, qui fait le vide, est d'une force de 10 HP et débite 5 mètres cubes d'air à la minute à son régime maximum. L'orifice réglable d'entrée d'air débite au minimum 2 mètres cubes à la minute. Dans cette cloche, légèrement vêtue, un masque d'oxygène sur la figure, Casale a supporté sans le moindre malaise une dépression progressive de l'air, enregistrée par un barographe. La courbe obtenue est exactement semblable à celle d'une montée en avion et son maximum de 145 millimètres indique que Casale était à cet endroit dans le milieu de dépression existant à 12.000 mètres.

Cette expérience prouve que le masque individuel d'oxygène sera un moyen de sécurité suffisant, en cas d'accident d'étanchéité de cabine, pour les passagers des futurs avions de haute altitude, tout au moins dans les couches basses de la « stratosphère ».

Dans la construction de ces cabines, il faudra tenir compte des conditions suivantes : quelle que soit l'altitude, l'air ambiant devra toujours être à pression, densité et température du sol.

Des compresseurs appropriés maintiendront la pression constante et des ventilateurs spéciaux assureront le renouvellement de l'air. La température normale des appartements sera obtenue par des radiateurs utilisant les gaz d'échappement des moteurs.

L'avenir est aux « ailes épaisses ».

La formule $B = \frac{Kx + \frac{r}{s}}{Ky} = \frac{F}{P}$ est la caractéristique de la « finesse » d'un avion. $\frac{Kx}{Ky}$

est relatif aux actions de l'air sur le planeur, tandis que $\frac{r}{s}$ concerne la résistance que l'air

oppose à l'avancement de toutes les parties de l'appareil autres que les ailes (fuselages, gouvernes, moteurs, réservoirs etc...). Une loi de pilotage économique consiste à voler pendant tout le voyage à l'angle du minimum d'effort de traction. Dans ce cas B est constant et égal à sa valeur minima. Dans l'état de notre construction actuelle :

$$B = 0,10 \text{ et } r = 0,0012$$

minima $\frac{r}{s}$ minima

Il ressort d'expériences faites au laboratoire allemand de Göttingen que l'emploi d'ailes épaisses permet d'obtenir une construction d'avion mieux fuselée avec le minimum de haubans et donnant $r = 0,0008$ et $B = 0,09$.

Ces résultats sont précieux, car améliorer la « finesse » revient à augmenter les qualités aviatrices de l'appareil.

Les techniciens de l'Aéronautique ont encore de l'ouvrage pour résoudre les problèmes actuels que nous venons de résumer.

L'avion de l'avenir est seulement à l'ébauche
LOUIS DAMBLANC.

LA SUSPENSION DES MOTOCYCLETTES

Les différents modes de suspension avant : Suspension Gratieux, Viratelle, A. B. C. — Suspension arrière : A. B. C. Indian.

S'IL est un problème plus que jamais à l'ordre du jour, étant donné l'extension extraordinaire de la motocyclette depuis la guerre, c'est celui de la suspension de ce véhicule.

La motocyclette moderne, en effet, n'est plus une vague bicyclette sur laquelle on a assujéti tant bien que mal un moteur destiné à diminuer l'effort demandé au cavalier, mais c'est bien un véhicule plutôt voisin du cycle-car. La vitesse allant sans cesse en s'accroissant, le moteur se perfectionnant et l'ensemble devenant plus lourd, et, en quelque sorte, plus délicat, il a fallu mettre le cavalier et les organes de la machine à l'abri des chocs trop violents dus aux obstacles de toute nature que l'on est appelé à rencontrer sur les routes (surtout aujourd'hui !).

La plupart des motocyclettes françaises d'avant guerre ne possédaient qu'une suspension sommaire ou même pas du tout, mais l'usage, par des Français, de machines étrangères, particulièrement durant ces dernières années, a permis à nos compatriotes d'apprécier ces petits véhicules pratiques et économiques. Les demandes se faisant chaque jour plus nombreuses, les constructeurs se sont préoccupés de la question et se sont mis à construire des machines du genre de celles fabriquées en Angleterre et en Amérique.

Parmi les questions qu'ils eurent à résoudre, celui de la suspension ne fut pas un des moindres. L'idée qui leur vint tout d'abord à l'esprit fut de suspendre l'avant ; évidemment ce fut suffisant pour certaines machines relativement légères, l'arrière était rigide et l'adjonction d'une selle aussi confortable que possible paraissait suffisante. Puis, le progrès aidant, les véhicules se perfectionnèrent encore et c'est alors que les constructeurs furent amenés à envisager la possibilité de suspendre les motocyclettes tout comme on suspend les voitures : à l'avant et à l'arrière.

Chaque marque a évidemment un dispositif particulier et nous allons en examiner quelques-uns.

Le problème n'est pas nouveau et la question a déjà été traitée maintes fois, il se pose de la façon suivante : une roue rencontrant un obstacle a à vaincre deux forces, une dirigée de bas en haut pour franchir l'obstacle et l'autre horizontale et résistante à l'avancement de la roue. La composante de ces deux forces sera une droite OF qui sera parallèle à la fourche avant. A première vue, il semble qu'en neutralisant la force OF le problème

soit résolu, théoriquement oui, mais pratiquement ce n'est plus tout à fait exact. Si la fourche avant est élastique (ressort à boudin, à lames, tubes coulisants, etc.), elle sera comprimée dès que le choc se produira en O, et si OF₁ est totalement absorbé OF₂ ne sera que diminué. Il reste donc à combattre ce défaut. A la rigueur on peut se borner à cette solution, mais la force OF₂ va travailler à la torsion de la fourche, et c'est pourquoi les constructeurs, qui ont utilisé ce système de suspension,

ont été amenés à renforcer leur fourche à sa base, afin d'éviter une rupture.

Pour obtenir un résultat satisfaisant, on a imaginé un dispositif, dit fourche à parallélogramme déformables. Le principe est le suivant :

Le parallélogramme se compose de la fourche principale et d'une fourche auxiliaire parallèle à la première, les petits côtés sont formés par deux biellettes articulées à chaque extrémité et destinées à absorber les chocs subis selon OF₂ et à maintenir en même temps la rigidité du dispositif, la fourche auxiliaire est destinée à amortir les chocs parallèles à OF₁.

Ce dispositif est le plus répandu actuellement, et nous allons en donner un exemple.

Suspension avant Gratieux.

Elle se compose de deux parallélogrammes placés de chaque côté de la roue et formés par la fourche principale et une fourche auxiliaire. Ces deux fourches sont réunies en

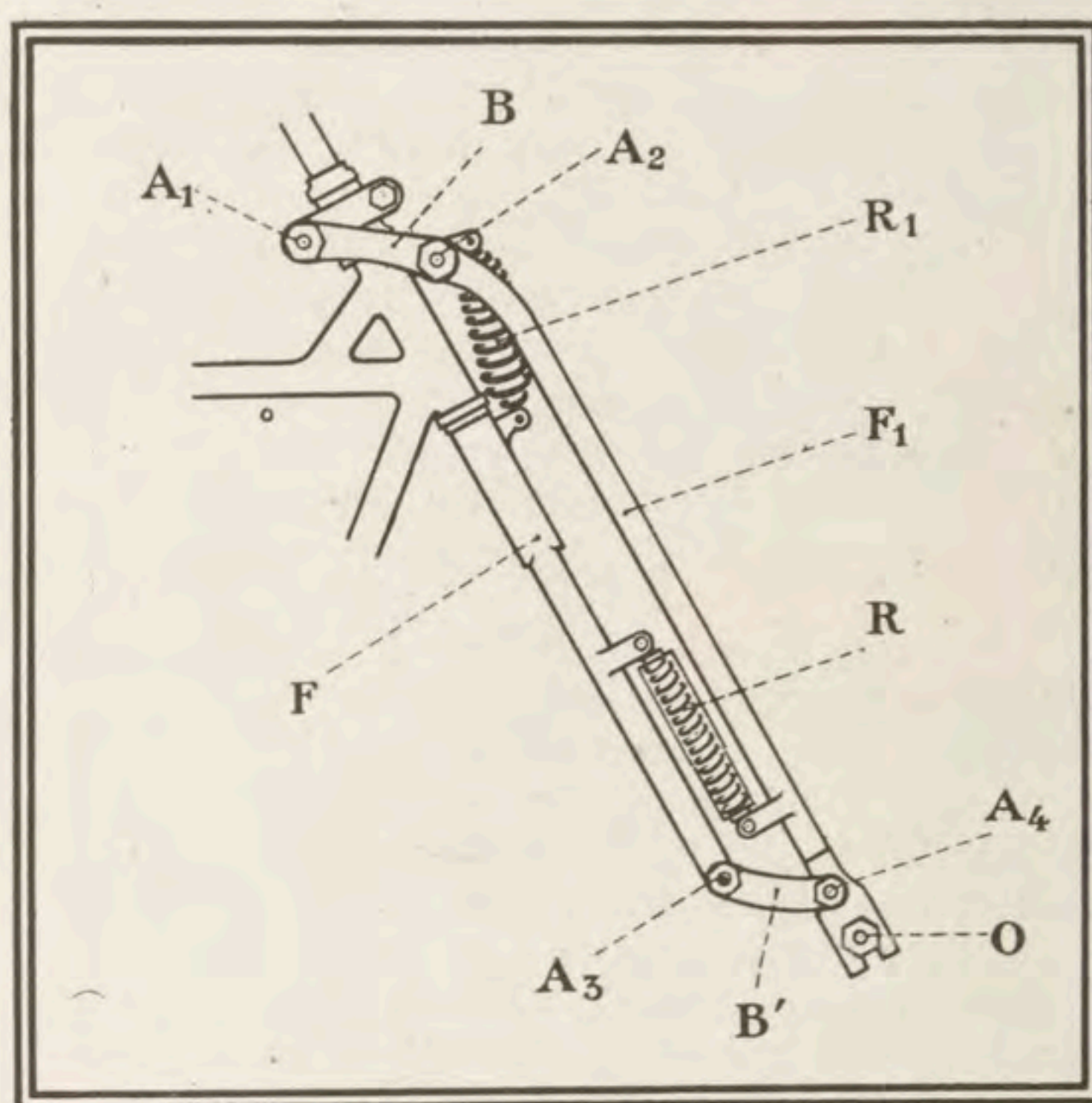


Fig. 2. — Suspension avant de la motocyclette Gratieux. A₁ A₂ A₃ A₄ articulations des biellettes. B B' Biellettes. R R₁ Ressorts. R Ressorts destinés à absorber les chocs selon OF₂. R₁ Ressorts destinés à absorber les chocs selon OF₁. F Fourche principale. F₁ Fourche auxiliaire. O Axe de l'essieu.

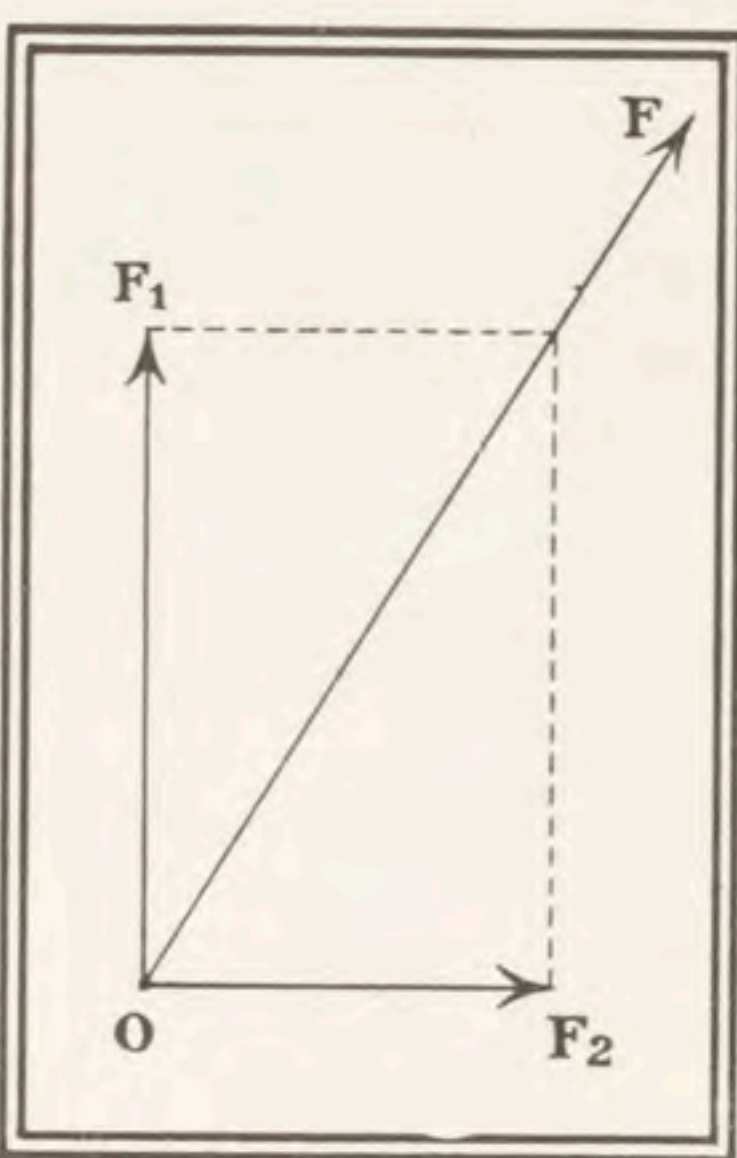


Fig. 1. — Forces qui vont s'exercer sur une roue rencontrant un obstacle : OF₁. Force dirigée de bas en haut. OF₂. Force horizontale. OF. Résultante de ces deux forces.

haut et en bas par deux biellettes, articulées à leurs extrémités, et également par deux ressorts à boudins articulés eux aussi à leurs extrémités et fixés de manière à travailler l'un en compression, l'autre en tension, ou inversement, suivant les chocs qu'ils ont à combattre. Les ressorts placés en haut absorbent les chocs dirigés de bas en haut.

En dehors de ce dispositif quasi classique, il en existe plusieurs autres dont nous allons donner quelques spécimens.

La maison Gratieux a réalisé un autre mode de suspension avant, qui est le suivant :

La fourche principale est renforcée par une fourche auxiliaire semi-elliptique, une articulation en A relie la fourche principale à un organe auxiliaire passant par dessus la roue, cet organe est relié à la fourche principale par deux ressorts à boudins placés de chaque côté de la roue. Sous l'action d'un choc, on voit ce qui va se produire : s'il est dirigé de bas en haut la roue sera soulevée de terre, mais la fourche principale ne bougera pas, grâce à l'articulation placée sur l'axe, et le choc sera absorbé par le ressort qui se tendra ; s'il est parallèle à la route, le ressort se comprimera.

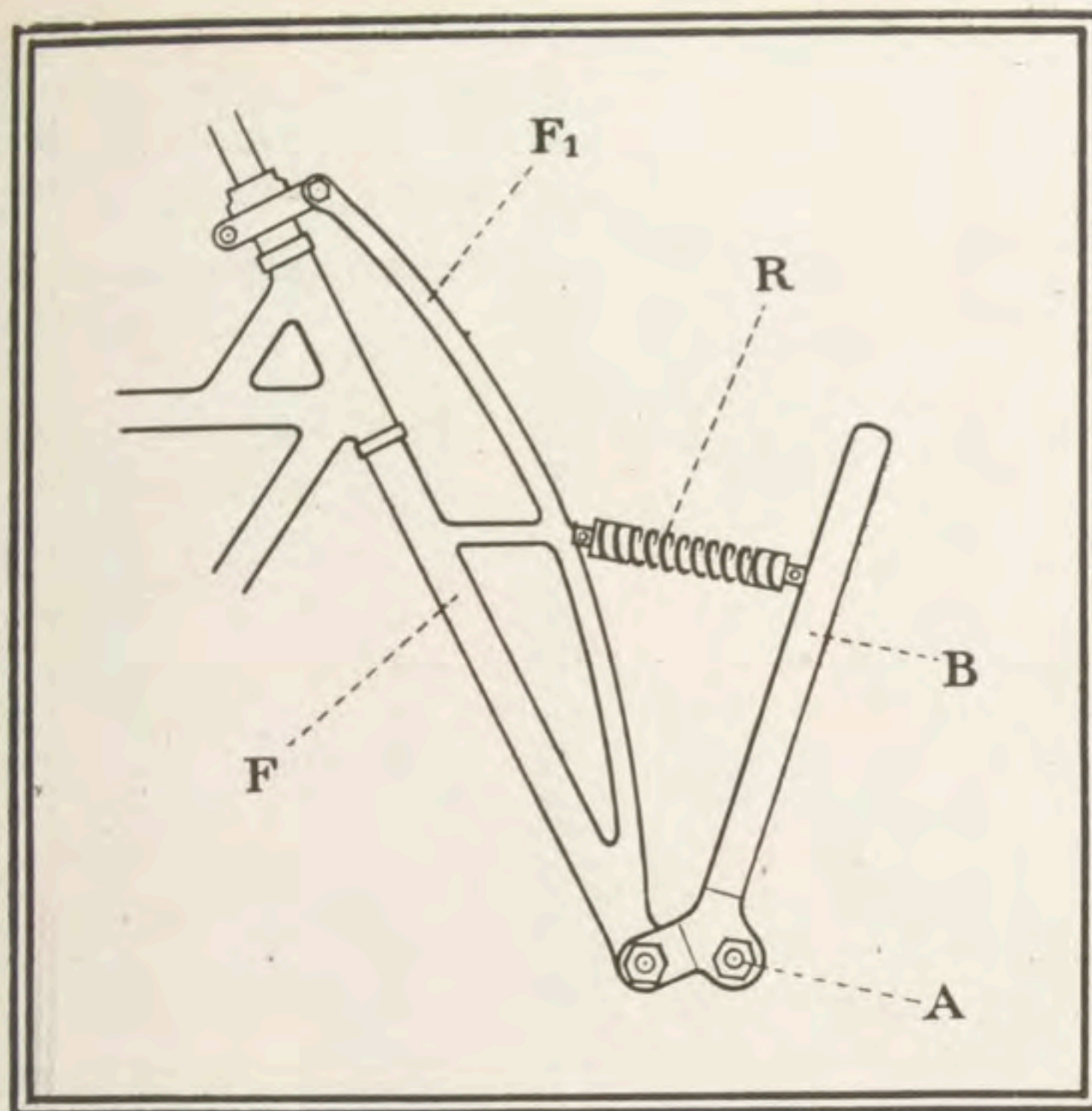


Fig. 3. — Autre dispositif de suspension avant de la motocyclette Gratioux. FF, Fourches principale et auxiliaire. R. Ressort. B. Dispositif auxiliaire fixe au moyeu et relié par une articulation en A à la fourche principale.

On voit que, dans ces deux méthodes, les deux forces sont efficacement combattues.

Suspension Viratelle.

La motocyclette Viratelle possède, elle, un dispositif un peu spécial. La suspension est obtenue, d'abord par la fourche élastique, de plus, de longs ressorts à lames courent le long de la fourche, fixés d'une part au-dessus du moyeu de la roue, ils s'appuient d'autre part sur des leviers mobiles du raccord de direction. Une attache intermédiaire pivote sur la tête de fourche et freine les efforts du ressort, celui-ci se comprime dans sa partie inférieure et, sous le jeu de l'articulation intermédiaire, se détend dans sa partie supérieure, cette disposition oblique assure la neutralisation des chocs qui peuvent se produire.

Suspension A. B. C.

Parmi les systèmes de suspension avant très simples, il est bon de citer le dispositif très ancien et employé encore actuellement sur les motocyclettes A. B. C., ce qui prouve que son ancienneté ne nuit pas à sa qualité.

La fourche avant est suspendue sur un ressort à lames longues, quart elliptique, dont l'extrémité épaisse est fixée au tube support de l'axe avant et la partie mince glissant sur la base du tube de direction.

Tout effort de fléchissement est évité à la tête de fourche elle-même. La rigidité de l'ensemble est parfaite quoique la charge

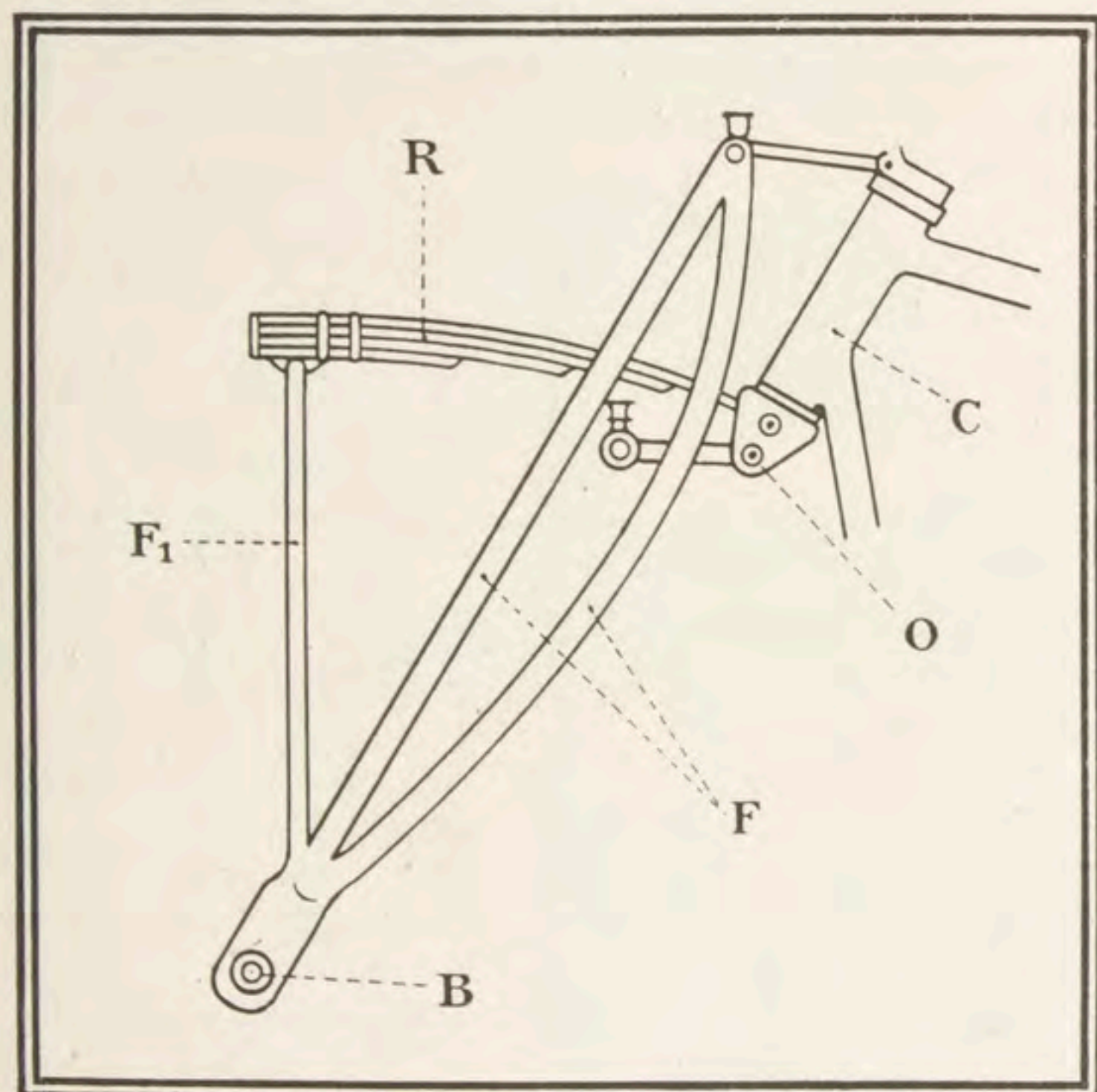


Fig. 4. — Suspension de la motocyclette A. B. C. construite dans les usines de la Société Gnome et Rhône. C. Tube de direction. O. Articulation. F. Fourche avant. B. Axe de l'essieu. F1. Dispositif analogue au précédent. R. Ressort à lames.

verticale soit supportée par un ressort très flexible.

En dehors des quelques cas que nous venons de citer, il existe encore d'autres dispositifs de suspension avant : à fourche coulissante, à levier, etc., dont l'étude approfondie demanderait un volume.

Suspension arrière.

Le poids des motocyclettes allant sans cesse en augmentant, quelques constructeurs ont étudié la suspension arrière. Jusqu'à présent, d'ailleurs, quelques marques seulement ont une suspension arrière.

Dans la motocyclette A. B. C., par exemple, il existe une suspension arrière, deux ressorts plats placés de chaque côté de la roue arrière sont boulonnés à leur extrémité avant au cadre principal et à leur extrémité arrière au porte-bagage. Ce qui caractérise ce dispositif, c'est la forme spéciale des ressorts d'un type tout à fait spécial, épais aux deux bouts et minces au milieu. Les chocs verticaux que reçoit la roue arrière sont neutralisés ainsi qu'il est facile de s'en rendre compte.

C'est, en général, parmi les motocyclettes étrangères que l'on trouve une suspension arrière : Indian, Douglas, Harley-Davidson, etc., cependant, pour les motocyclettes françaises, citons Janoir dont la suspension arrière par cantilever est très bien comprise.

Suspension Indian.

La motocyclette Indian est le type de la grosse machine, aussi une suspension était-elle presque indispensable. Le dispositif adopté par cette maison est le genre classique et est, en tout point, excellent. La selle, montée sur ressorts, repose au moyen d'une lame à l'avant sur le cadre principal, à l'arrière sur un ressort à boudin supporté lui-même par

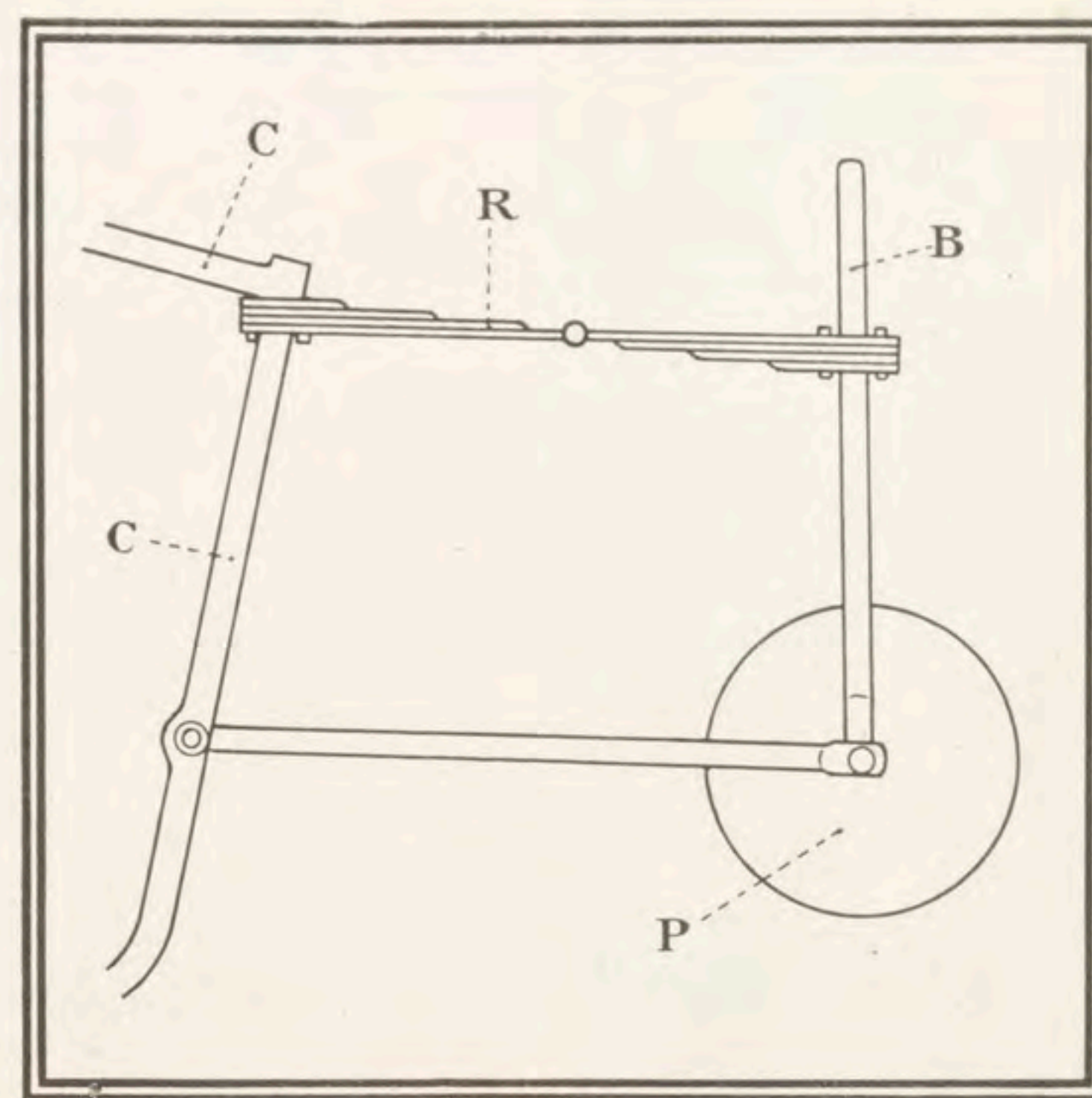


Fig. 5. — Suspension arrière A. B. C. C. Cadre. R. Ressort. B. Fourche arrière inférieure. P. Pignon arrière.

un ressort à lames fixé, d'une part, sur l'extrémité du cadre et, d'autre part, sur la fourche arrière articulée à sa base.

La suspension de la motocyclette est, comme on peut le voir, une question tout à fait d'actualité.

Cependant, pour que tout soit parfait, il faut que celle du side-car, que l'on est appelé tôt ou tard à adjoindre à la motocyclette, soit également efficace et bien comprise. Ceci fera l'objet d'un prochain article dans lequel nous étudierons les différentes méthodes actuellement employées.

P. LEFEBVRE.

LES SOUPAPES DANS LES MOTEURS D'AUTOMOBILE ET D'AVIATION

Moteurs à soupapes commandées. — Soupapes dans la culasse. — Commande des soupapes par arbre à cames, en dessus du cylindre.

La forme des cylindres des moteurs dépend surtout de la position qu'occupent les soupapes d'aspiration et d'échappement et du nombre de ces soupapes. Nous nous proposons d'examiner ici quelles sont les dispositions les plus généralement employées, la raison qui les a fait adopter et de passer rapidement en revue leurs avantages et leurs inconvénients.

Dans les moteurs d'autrefois où la soupape d'aspiration s'ouvrait sous l'effet de la dépression qui régnait dans le cylindre, les soupapes étaient toujours disposées dans une chapelle latérale au cylindre, la soupape d'échappement ayant sa tige dirigée vers le bas et la soupape d'aspiration exactement superposée à la précédente et orientée en sens inverse. Une sorte de cloche maintenait en place le siège amovible de la soupape d'aspiration.

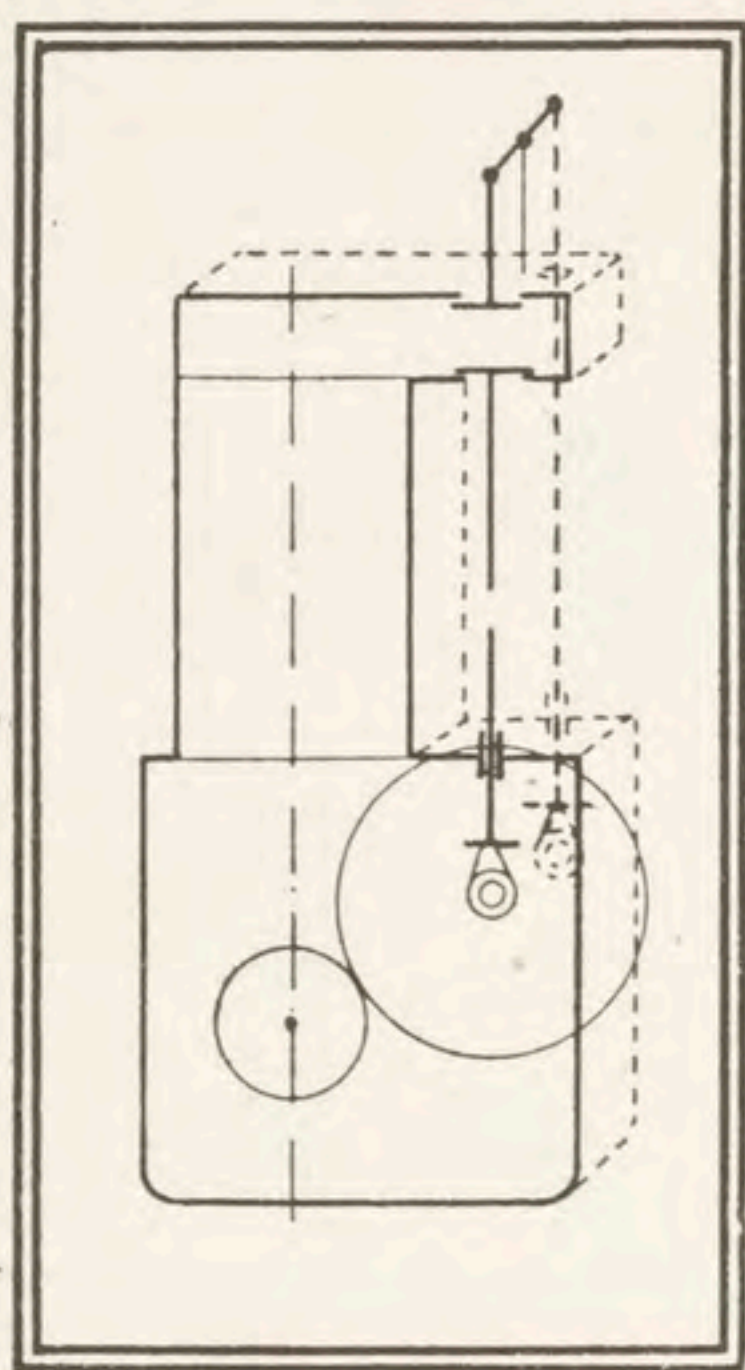


Fig. 1. — Soupapes superposées dans une chapelle unique.

Moteurs à soupapes commandées.

Depuis que les soupapes d'aspiration des moteurs

ont leur mouvement commandé par une came, comme celui de la soupape d'échappement, une très grande variété s'est manifestée dans la façon de placer les soupapes.

Au début, et comme il fallait s'y attendre, on a conservé, pour la disposition des soupapes de moteurs à soupapes commandées, celle que l'on avait l'habitude d'employer avec les soupapes automatiques (fig. 1).

La soupape d'aspiration placée en dessus de l'autre était commandée par un culbuteur mis en mouvement lui-même par un tringlage aboutissant à l'arbre à cames. Un arbre à cames unique permettait de commander ainsi les deux séries de soupapes.

Ce dispositif a été longtemps employé sur les moteurs Darracq et était encore de mise sur les moteurs Gobron en 1914. Cette maison y était restée fidèle un peu par force à cause de la forme spéciale de son cylindre.

Les soupapes superposées présentent un inconvénient, qui est d'exiger l'emploi d'un culbuteur et d'une

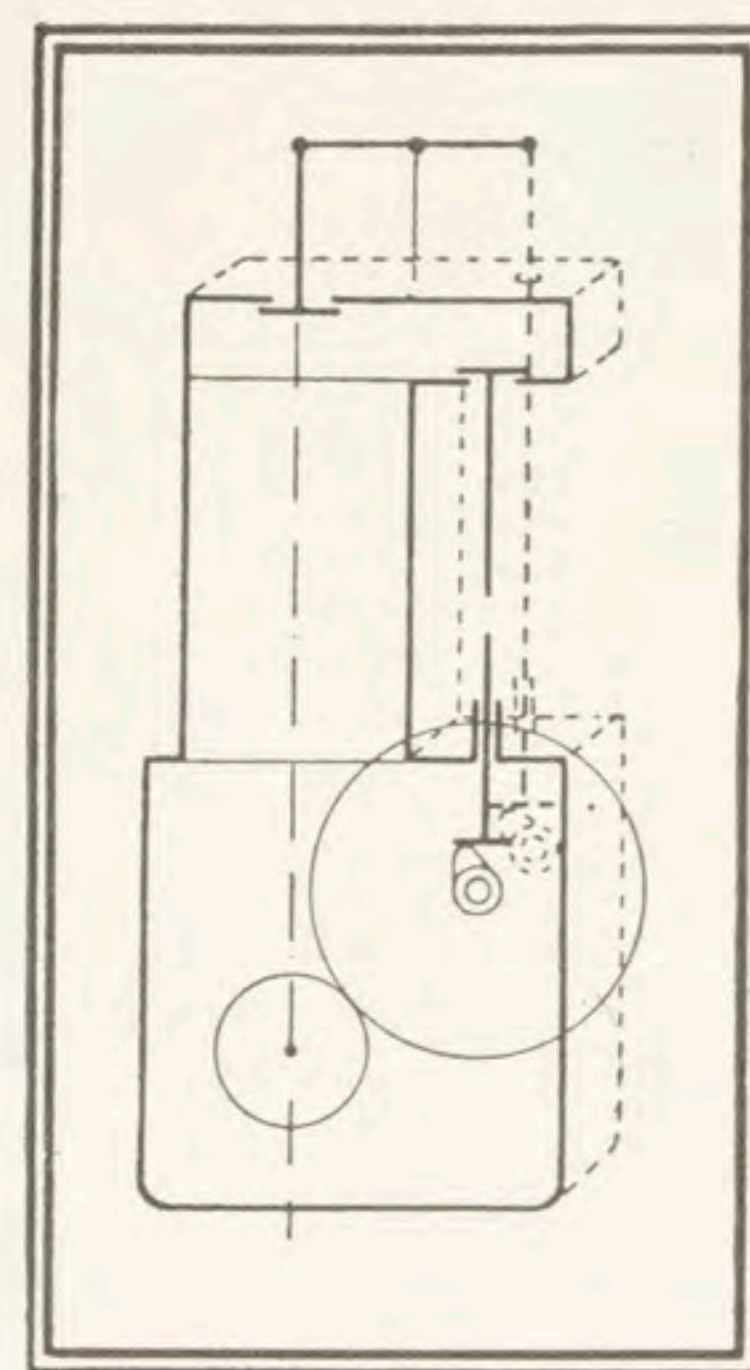


Fig. 2. — Soupapes d'aspiration en fond de cylindre (Motobloc).

tringle de commande, tringle longue et relativement lourde. Or, on sait qu'il est indispensable d'avoir des organes de commande des soupapes aussi légers que possible pour pouvoir faire tourner les moteurs à grande vitesse.

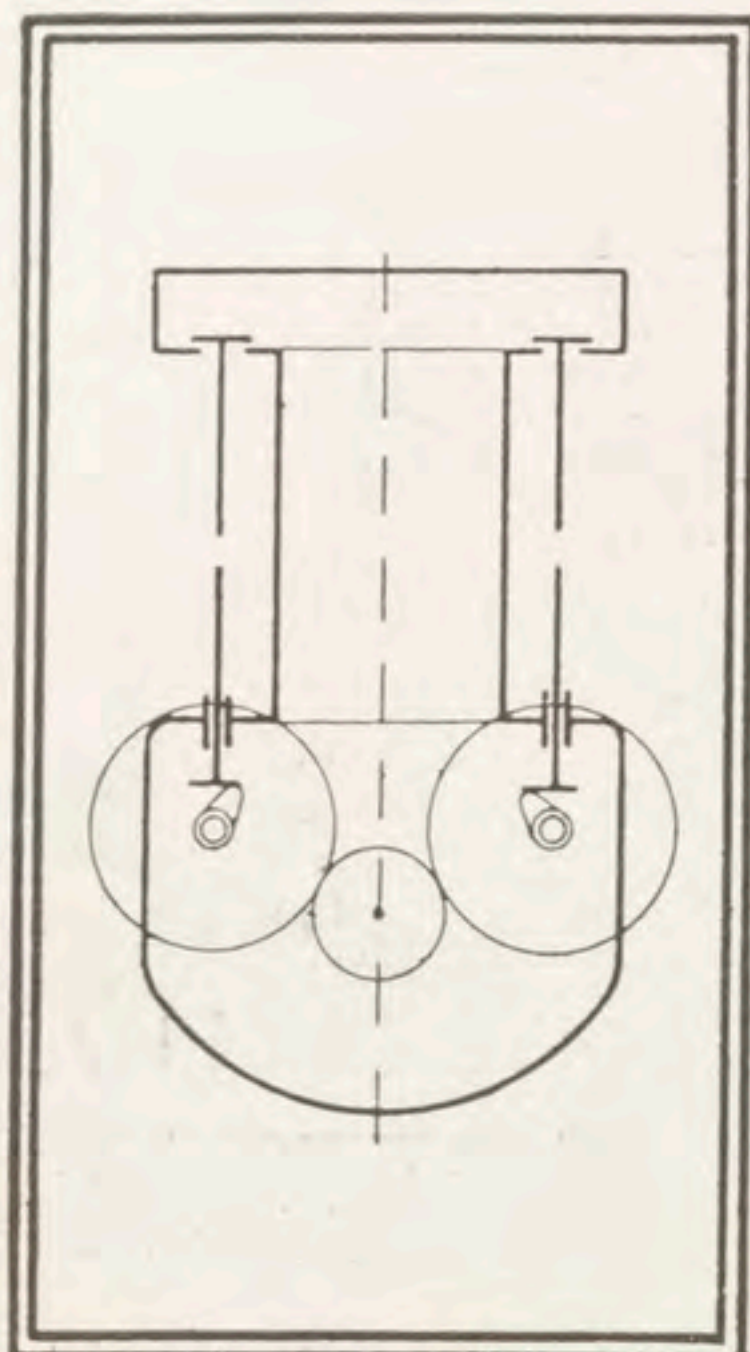


Fig. 3. — Soupapes symétriques : disposition qui tend à disparaître.

siège est rapporté et maintenu dans le cylindre au moyen d'un bouchon (fig. 2).

L'une des formes les plus anciennes adoptées pour la disposition des soupapes commandées sur les moteurs, est celle qui est représentée par la fig. 3 : les soupapes sont disposées symétriquement de part et d'autre du cylindre, et chaque série est commandée par un arbre à cames spécial.

Avec cette disposition, on arrive à avoir un moteur de forme absolument symétrique. Certains constructeurs attribuent à cette disposition de soupapes, des propriétés tout à fait favorables : au moment où l'échappement se termine et où l'aspiration commence, les gaz contenus dans le cylindre ont un mouvement très rapide dans la direction de la soupape d'échappement, et les partisans de ce système estiment que, par inertie, les gaz d'échappement qui sortent, aspirent en quelque sorte derrière eux les gaz frais qui pénètrent par la soupape d'admission.

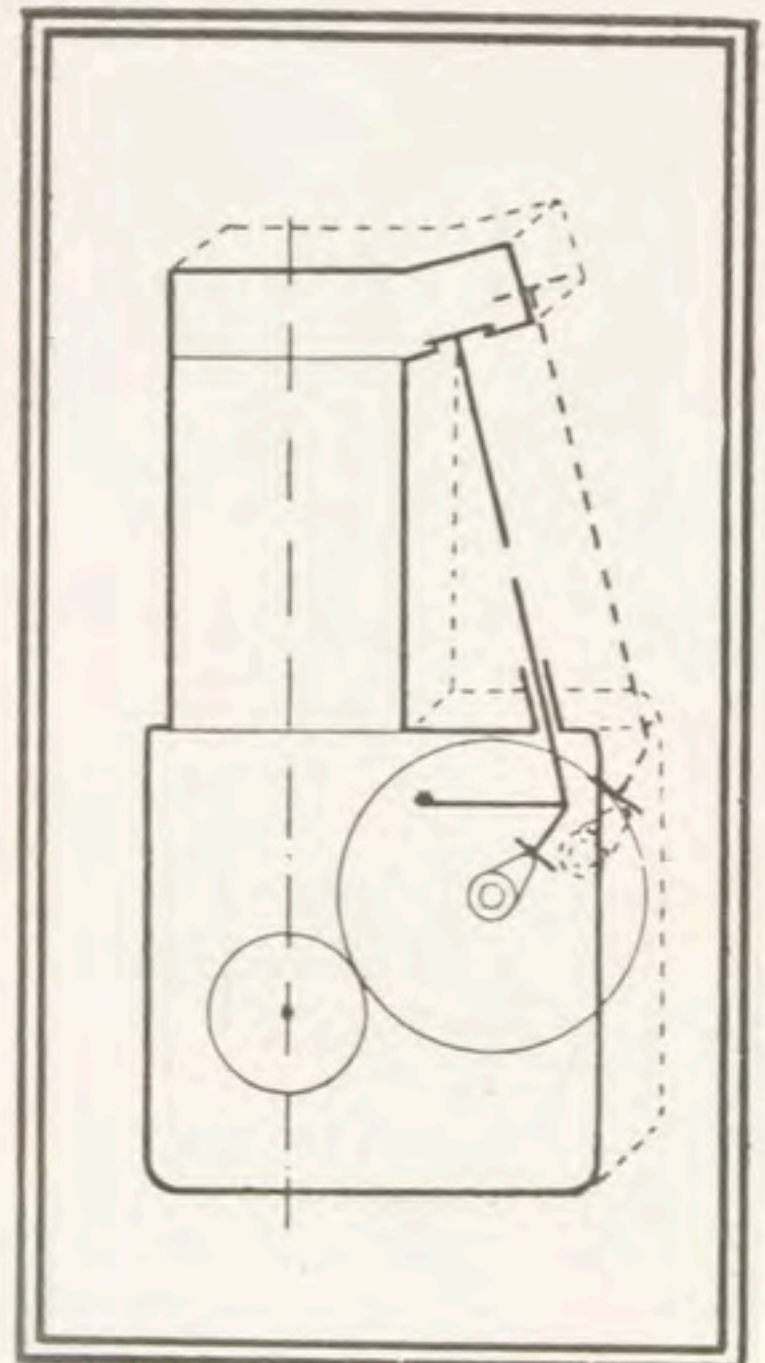


Fig. 5. — Soupapes inclinées pour diminuer l'importance de la chapelle.

Un dispositif analogue des soupapes est utilisé encore sur les moteurs Motobloc ; à notre connaissance d'ailleurs, c'est la seule maison qui ait jamais utilisé cette disposition : la soupape d'échappement est placée dans une chapelle latérale et commandée par en-dessous, tandis que la soupape d'aspiration se trouve au milieu du cylindre, la tige dirigée vers le haut. C'est naturellement un culbuteur qui commande cette soupape. Le

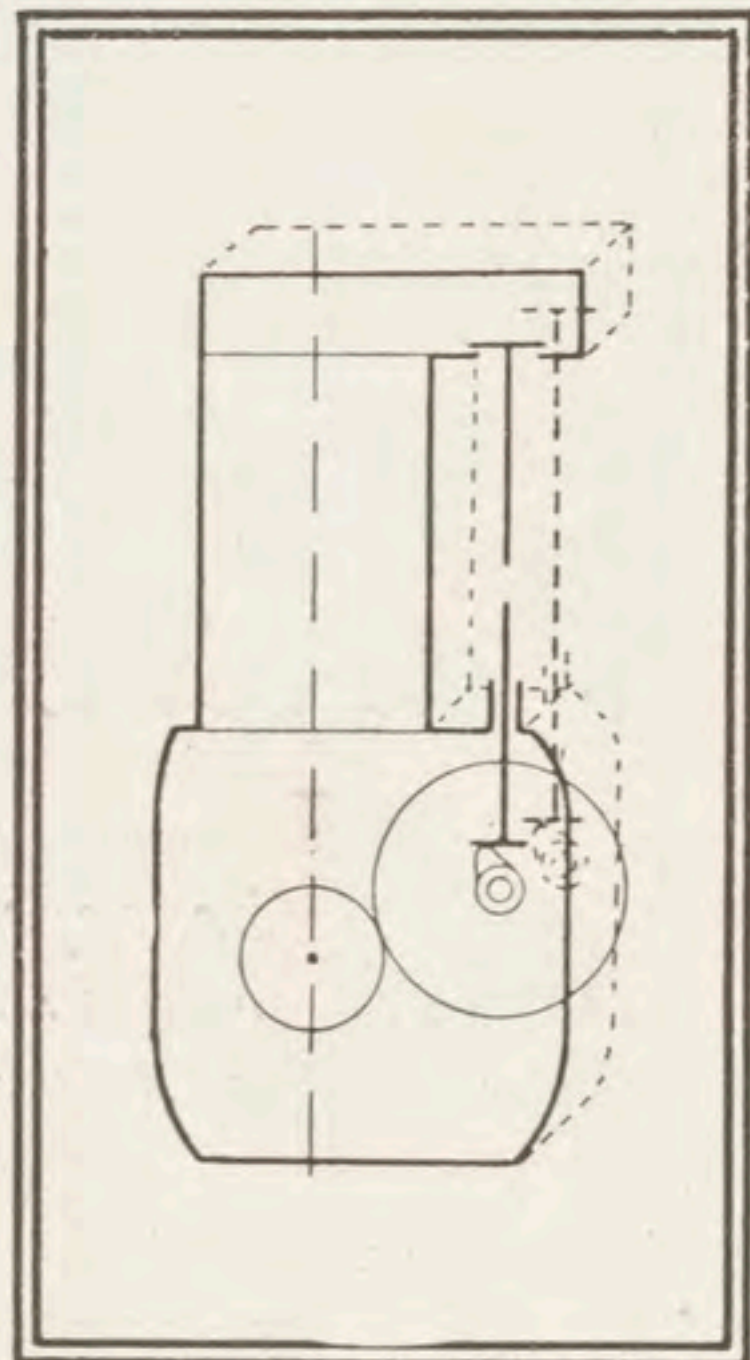


Fig. 4. — Soupapes placées d'un même côté.

Cet avantage n'est pas absolument démontré ; par contre, il existe contre ces moteurs un inconvénient certain : c'est que la chambre de compression, formée par le fond du cylindre et les deux chapelles latérales, a, pour un volume déterminé, une très grande surface, et qu'une grande quantité de la chaleur produite pendant la combustion est cédée à la paroi. Or, c'est là de la chaleur transformable en travail, très précieuse par consé-

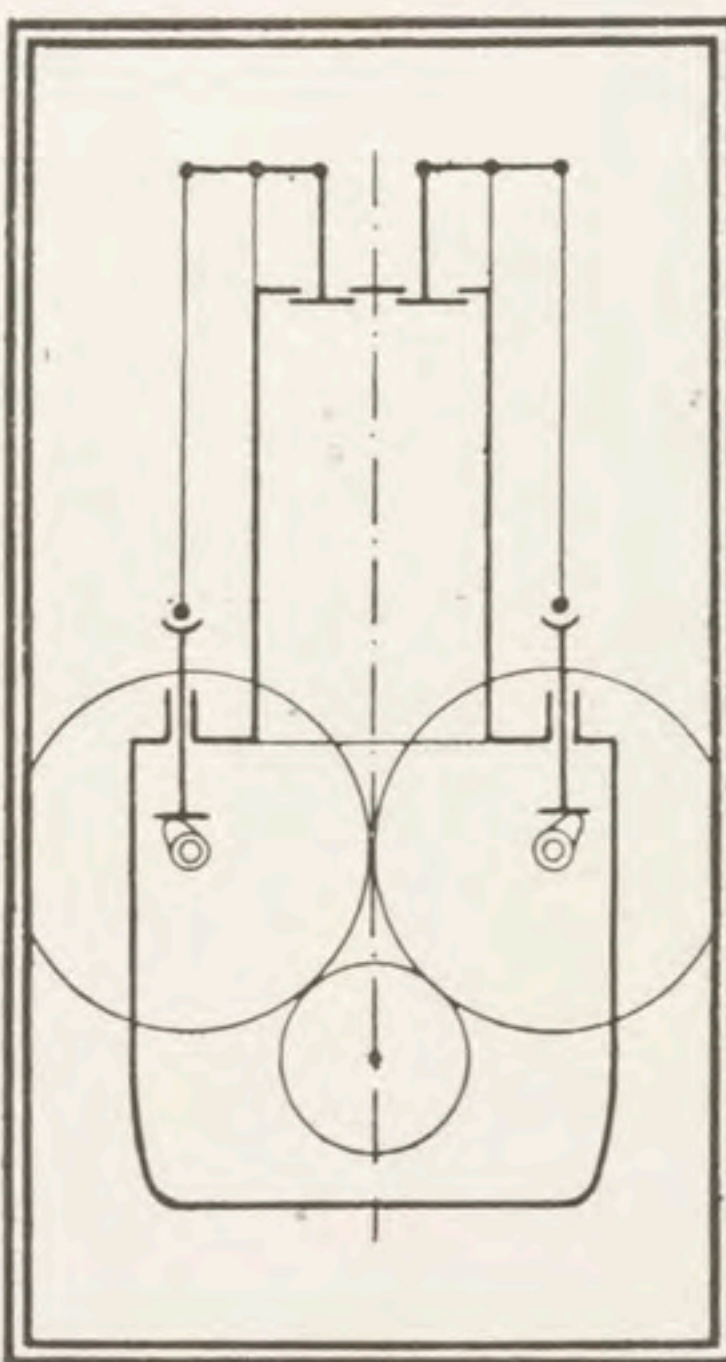


Fig. 6. — Soupapes dans la culasse : tiges verticales, plan des soupapes perpendiculaire au vilebrequin.

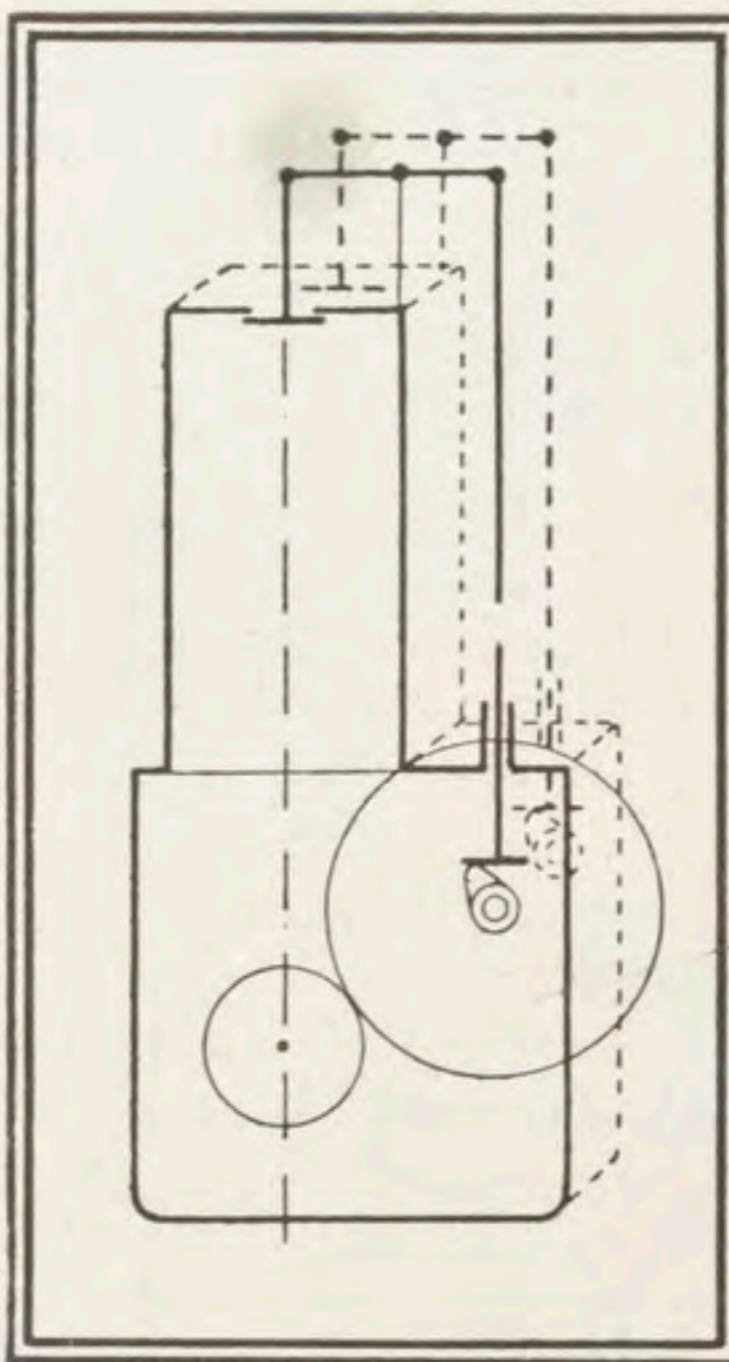


Fig. 7. — Soupapes dans la culasse, tiges verticales, plan des soupapes dans le plan du vilebrequin.

quent, et sa perte par les parois amène la chute du rendement.

Aussi, ce genre de moteur a-t-il à peu près complètement disparu, tout au moins sur les voitures automobiles. On dispose maintenant des soupapes d'admission et d'échappement côte à côte dans une même chapelle latérale ; la surface de la chambre de compression est ainsi plus réduite, et la commande des soupapes se fait par un seul arbre, d'où simplification du train d'engrenages nécessaire à l'entraînement de la distribution (fig. 4).

En vue de diminuer encore davantage la surface de la chambre de compression, certains constructeurs ont incliné les soupapes pour rapprocher le plus possible la tête du clapet de l'alésage du cylindre : c'est la disposition représentée par la figure 5. On la retrouve sur beaucoup de moteurs.

Elle passe d'ailleurs parfois inaperçue quand on regarde superficiellement le moteur, car l'inclinaison des soupapes reste toujours très faible.

L'inclinaison des soupapes complique très légèrement les opérations d'usinage du cylindre et du carter, en ce sens qu'elle oblige à orienter de deux façons différentes ces organes sur la machine à percer ; cet inconvénient est d'ailleurs très minime.

Soupapes dans la culasse.

En vue de réduire plus encore la surface de la chambre de compression, on a placé les soupapes dans le fond des cylindres.

Dans la figure 6, les soupapes ont été disposées à côté l'une de l'autre, leur tige se trouvant dans un même plan perpendiculaire à l'axe du vilebrequin. Elles sont com-

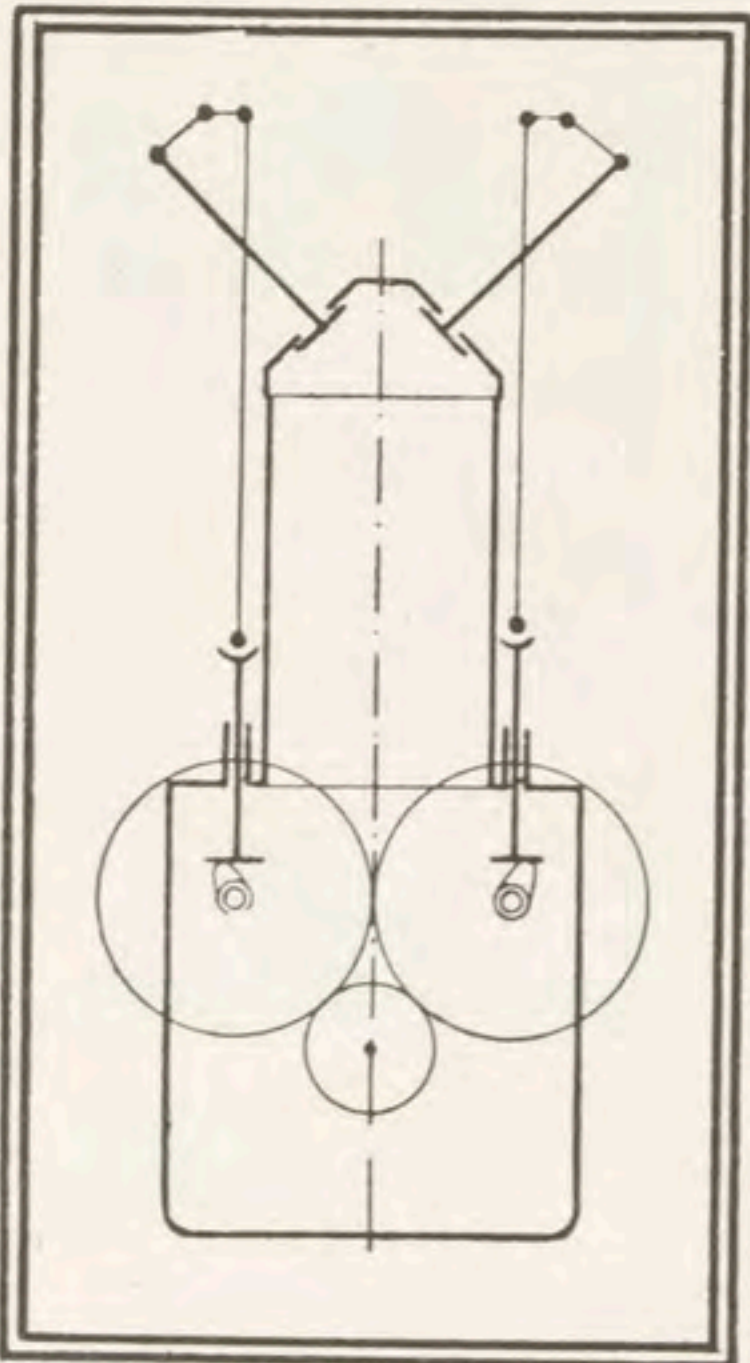


Fig. 8. — Soupapes dans la culasse, à 45 degrés.

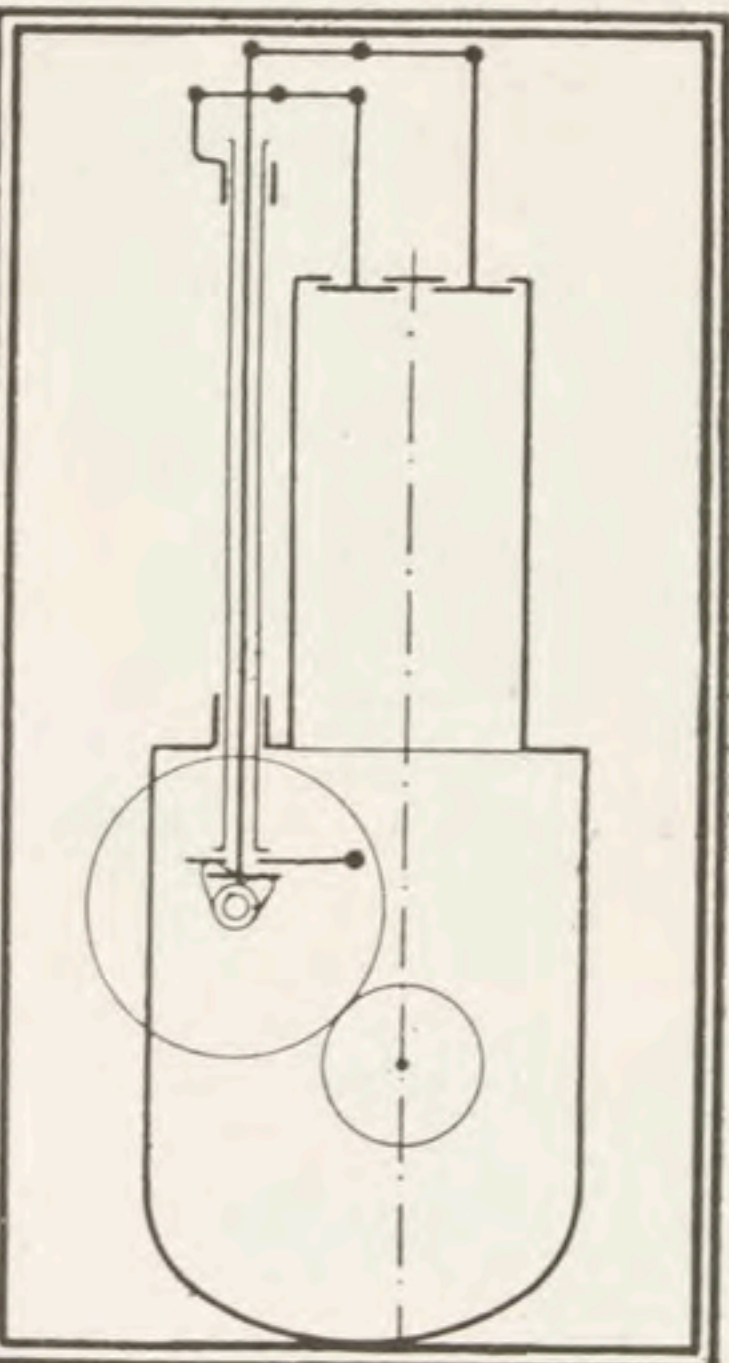


Fig. 9. — Soupapes dans la culasse, tiges des culbuteurs concentriques.

mandées par un culbuteur qui comporte naturellement tout le tringlage qu'entraîne ce genre de commande et dont nous avons signalé plus haut les inconvénients pour les moteurs rapides.

Bien entendu, on peut disposer un arbre à cames de chaque côté du moteur, comme dans la figure 6, ou bien commander toutes les soupapes par un seul arbre d'un côté quelconque. Dans ce cas, d'ailleurs, les soupapes sont plutôt disposées de façon à se trouver toutes dans le plan moyen du moteur, ce qui permet d'employer des culbuteurs de même longueur pour les soupapes d'aspiration et les soupapes d'échappement. Ce dernier dispositif est représenté figure 7.

Quand on emploie ainsi les soupapes dans le fond du cylindre, leur diamètre se trouve forcément limité, puisqu'on ne dispose, pour loger les sièges, que du cercle qui ferme la culasse. Aussi, est-on souvent amené, lorsqu'on a des moteurs de grande cylindrée dont on veut obtenir toute la puissance possible, à employer deux soupapes d'aspiration et deux soupapes d'échappement par cylindre. Les quatre soupapes de chaque cylindre fonctionnent alors deux par deux simultanément, chaque couple étant commandé par un poussoir, ou bien chaque soupape comportant un poussoir distinct.

En général, d'ailleurs, quand on emploie les soupapes multiples, la commande se fait par un arbre à cames placé au-dessus des cylindres.

Pour disposer d'une plus grande surface pour les soupapes, on peut les incliner à 45° dans la culasse, comme il est représenté figure 8. La commande se fait toujours par culbuteurs et tringlage ; mais, dans ce cas, on est obligé d'avoir deux arbres à cames disposés symétriquement.

On peut, d'ailleurs, comme dans la figure 9, placer les culbuteurs à l'intérieur l'un de l'autre, lorsque les soupapes sont disposées parallèlement.

Afin d'avoir moins d'organes de commande, on a réalisé des distributions où le même culbuteur commande successivement les deux soupapes, la tige qui agit sur le cul-

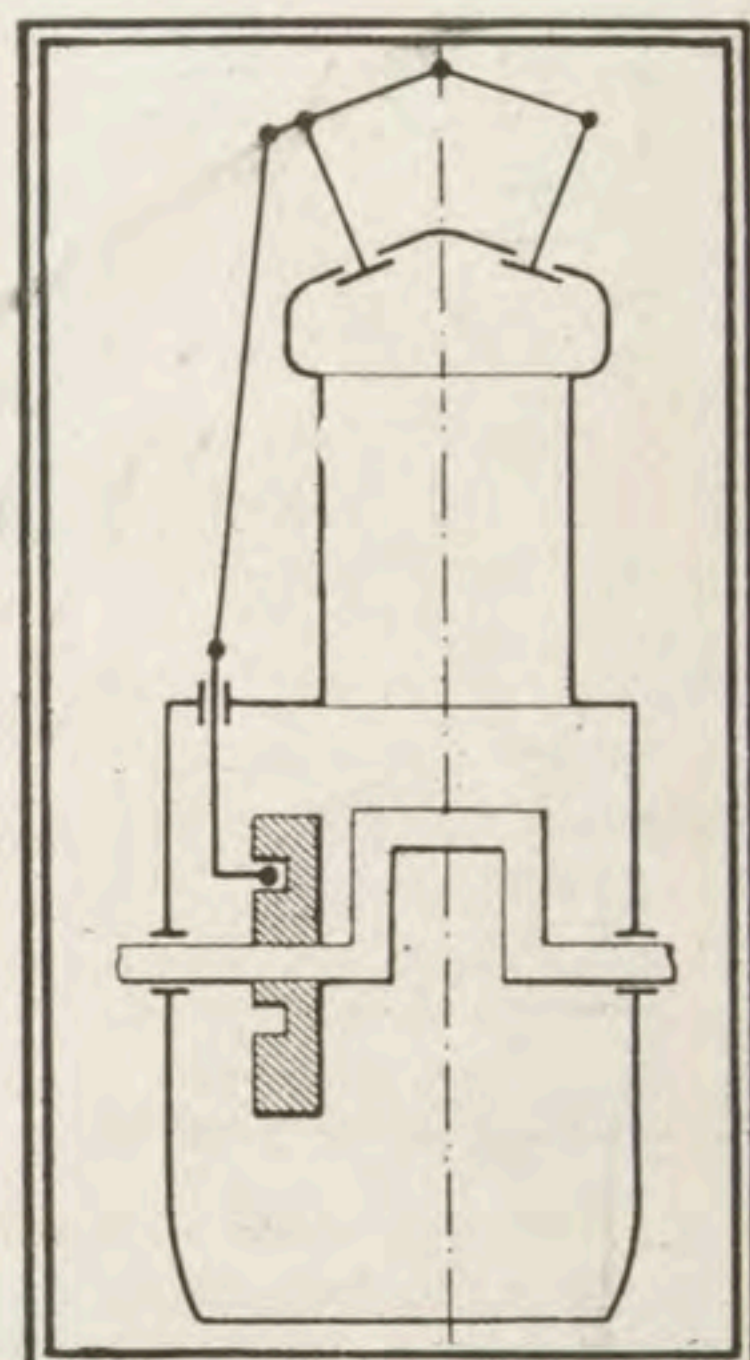


Fig. 10. — Soupapes dans la culasse commandées par le même culbuteur. Came à rainure.

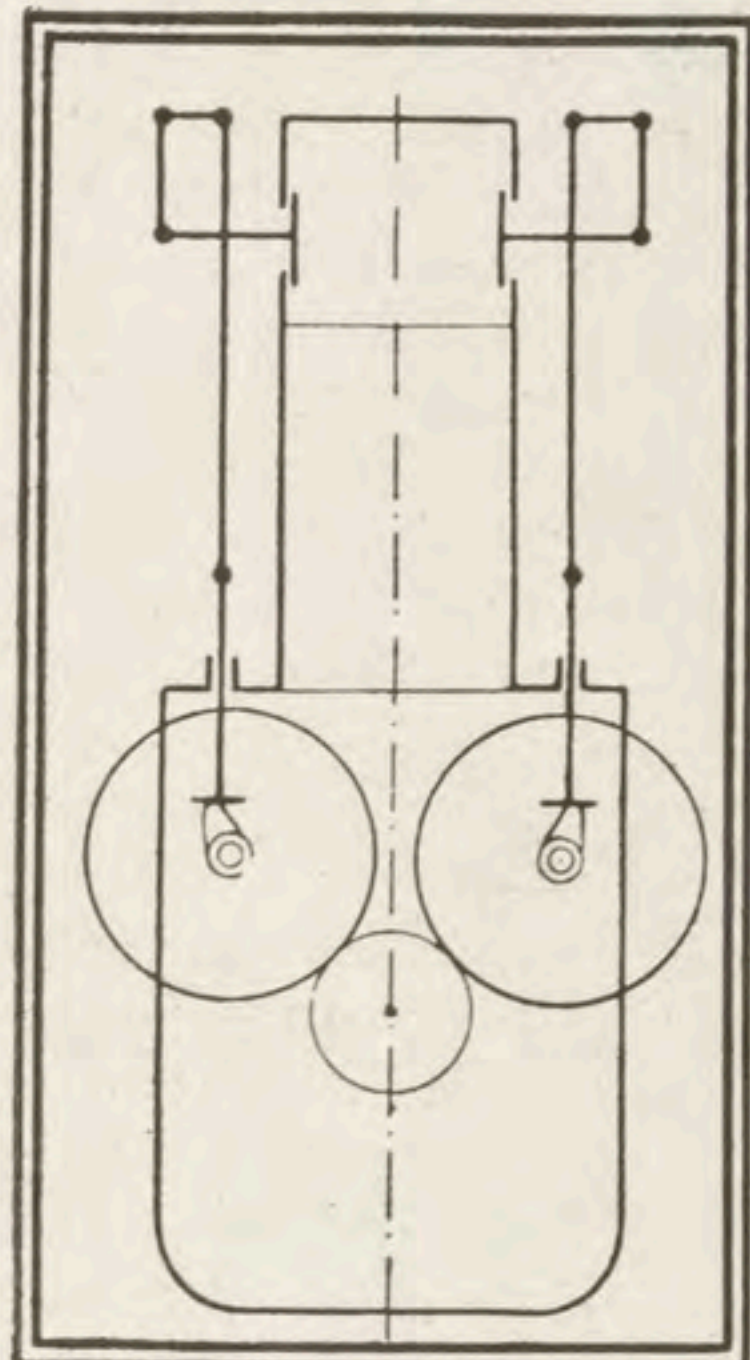


Fig. 11. — Soupapes horizontales dans la culasse, tige poussant.

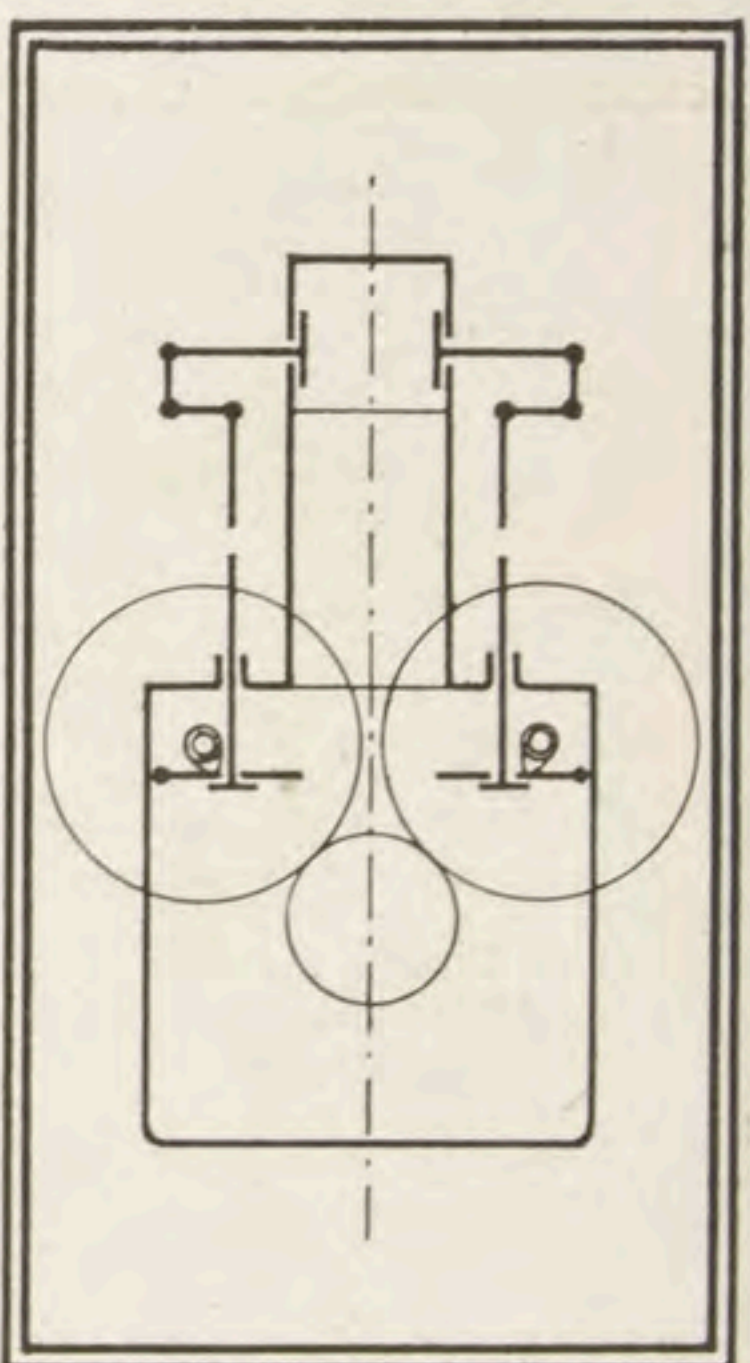


Fig. 12. — Soupapes horizontales dans la culasse, tige tirant.

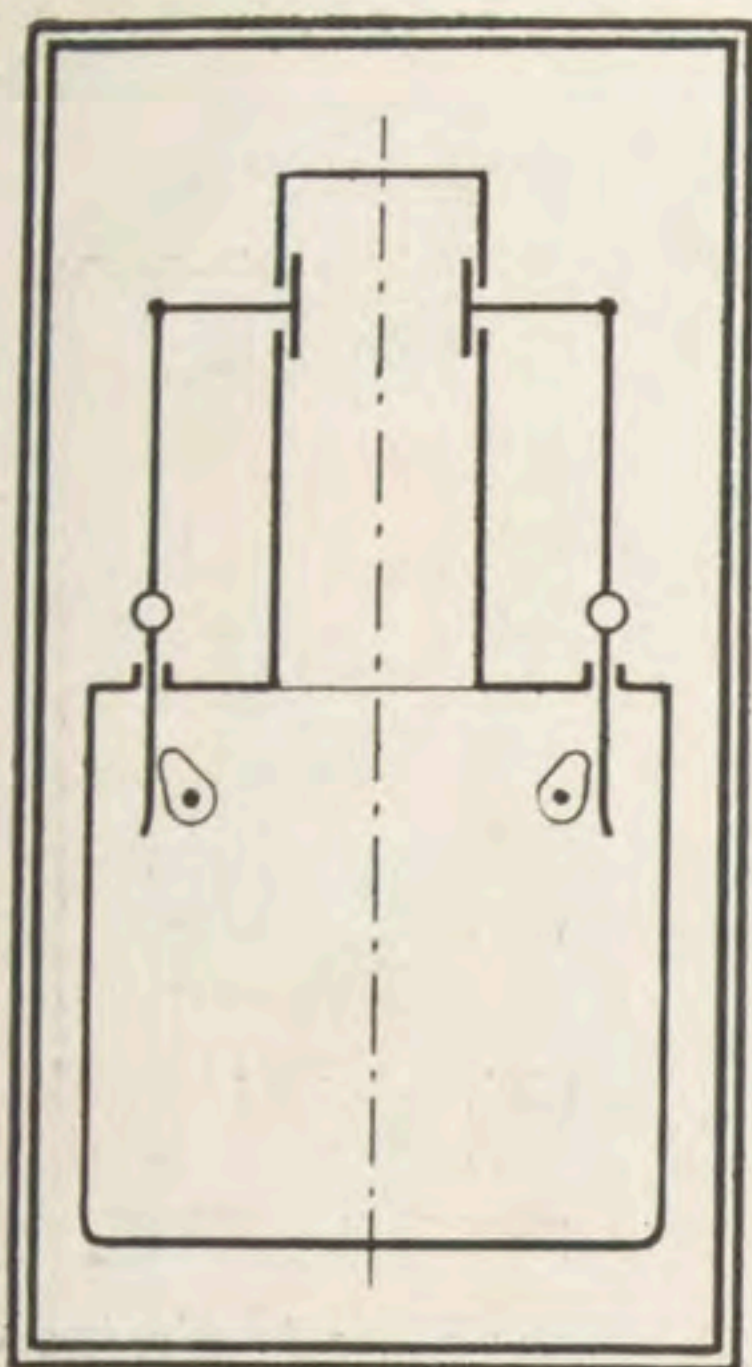


Fig. 13. — Soupapes horizontales commandées par un grand culbuteur.

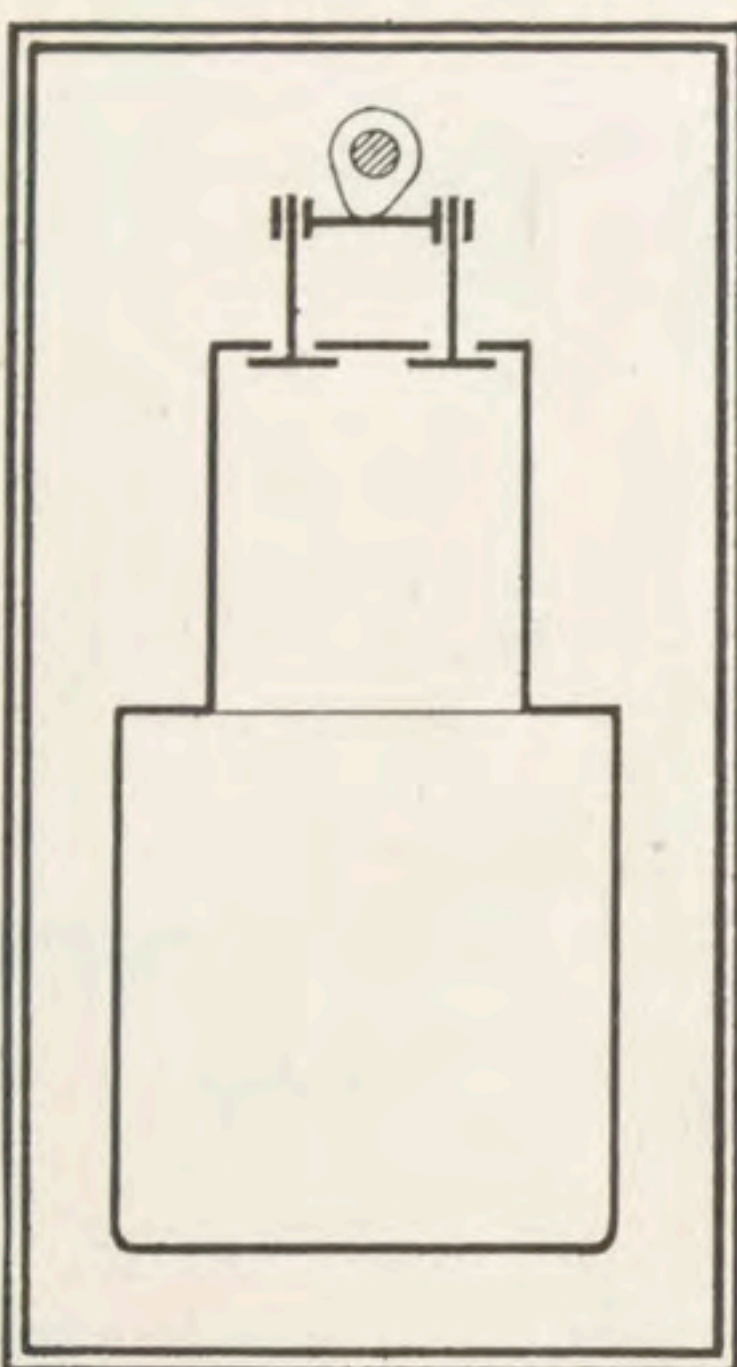


Fig. 14. — Commande par arbre à cames en-dessus : soupapes jumelées.

buteur agissant successivement par compression et par traction. Le dispositif représenté figure 10, nécessite l'emploi d'une came à filet.

Au lieu de disposer les soupapes verticalement, ou de les incliner suivant un angle plus ou moins grand, on peut les placer horizontalement ; la commande peut se faire alors

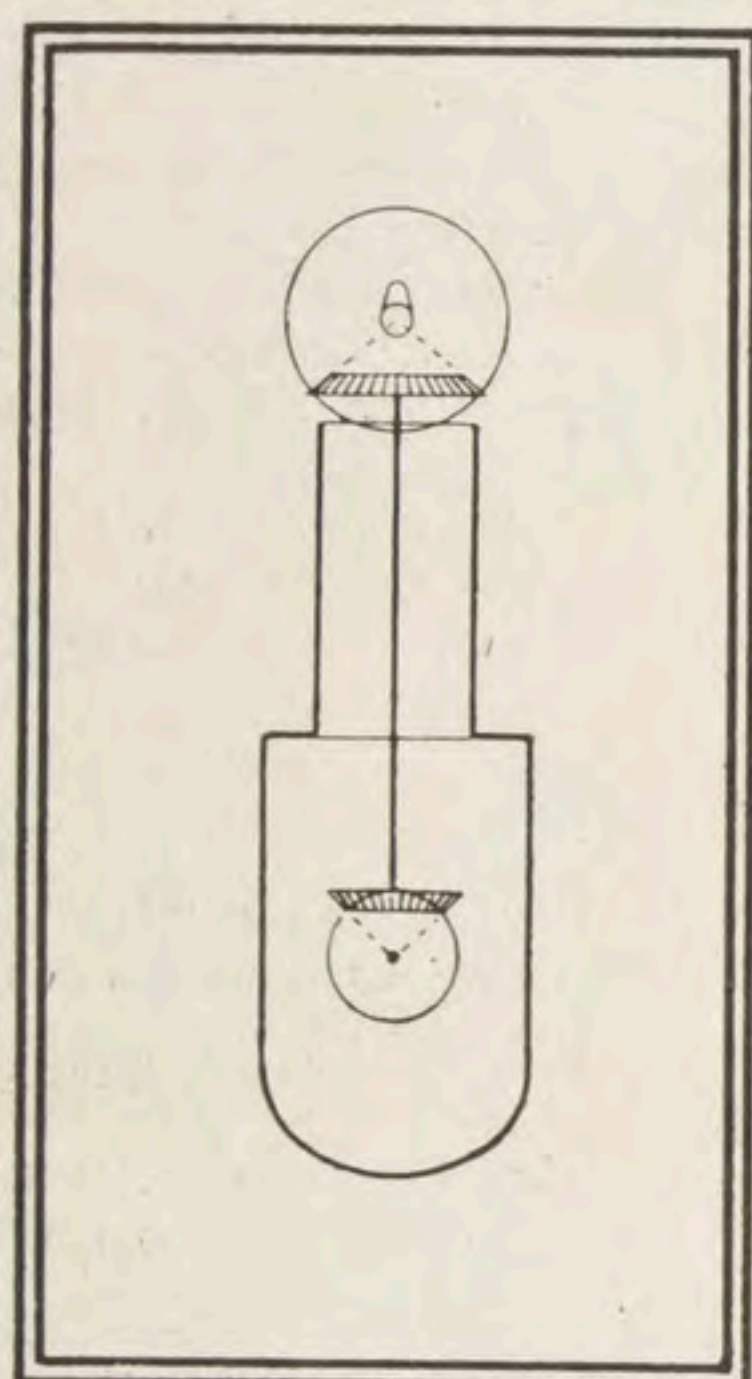


Fig. 15. — Commande de l'arbre à cames par arbre vertical et pignons coniques.

soit au moyen de culbuteurs agissant en compression, comme dans la figure 11, et travaillant sur des mouvements de sonnette, ou bien comme dans la figure 12, le tringlage de commande des culbuteurs travaillant en traction. Le moteur Dieselmotor, qui vient de battre le record de vitesse en Amérique, comporte des soupapes horizontales commandées par un grand culbuteur, à l'autre extrémité duquel agissent directement les cames (fig. 13). Nous avons d'ailleurs rencontré cette disposition sur la huit-cylindres Bellanger exposée au dernier Salon. La solution n'était du reste pas nouvelle, et avait été employée, il y a déjà plusieurs années, en Angleterre, en particulier sur le moteur Maudslay.

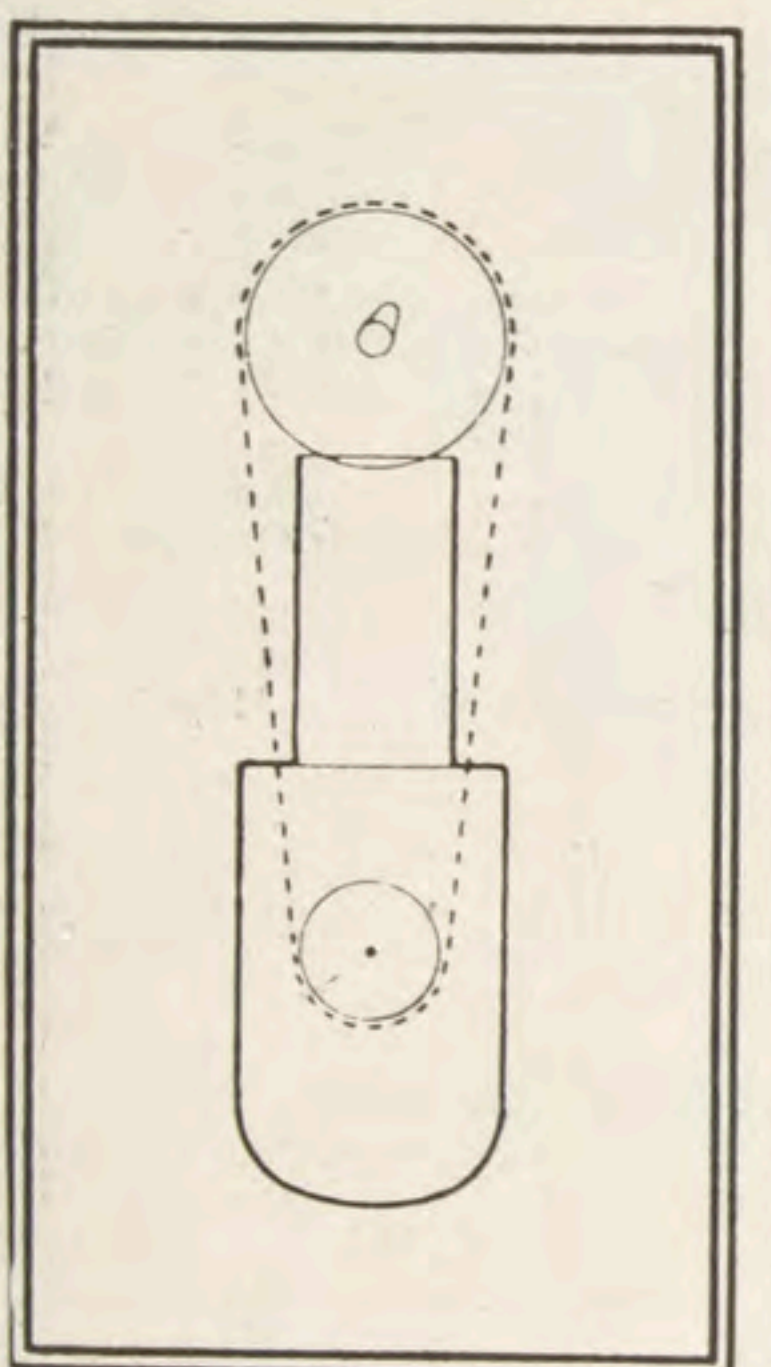


Fig. 16. — Commande de l'arbre à cames par chaîne.

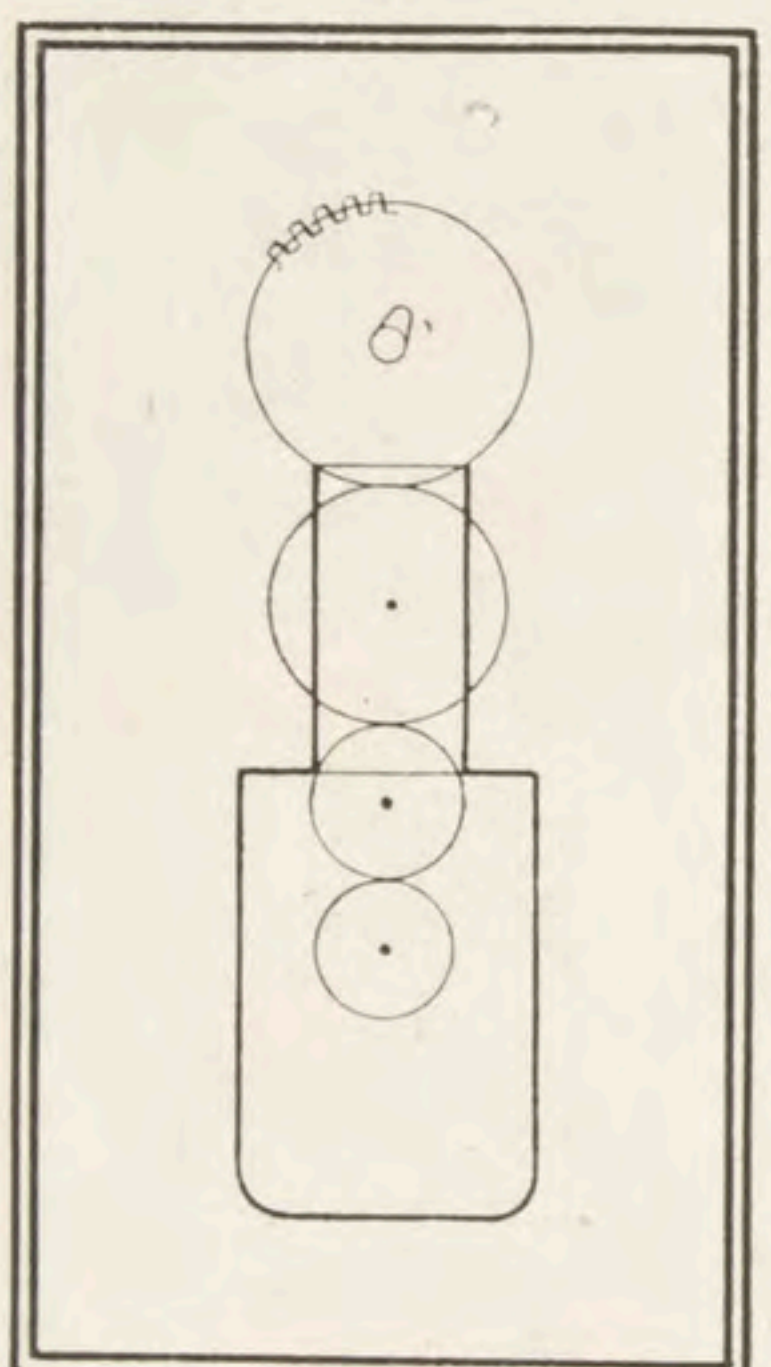


Fig. 17. — Commande de l'arbre à cames par train de pignons droits.

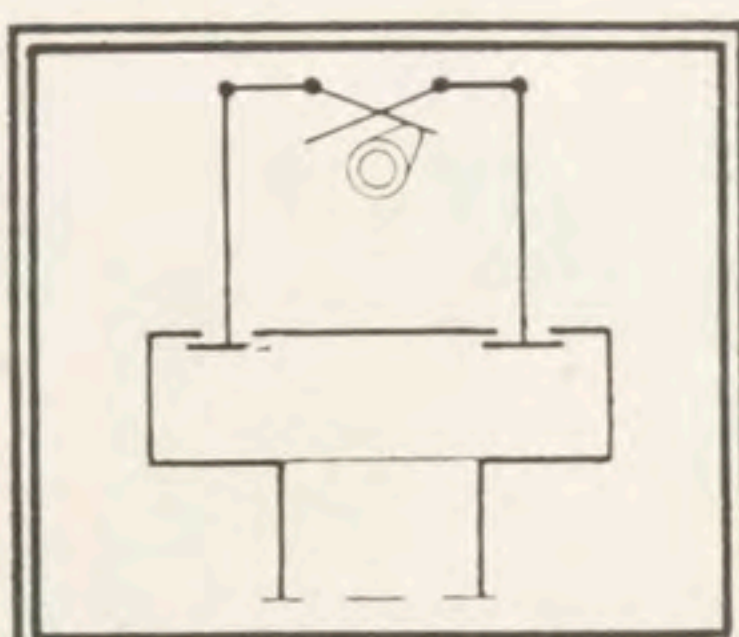


Fig. 18. — Un seul arbre à cames. Culbuteurs. (Soupapes verticales.)

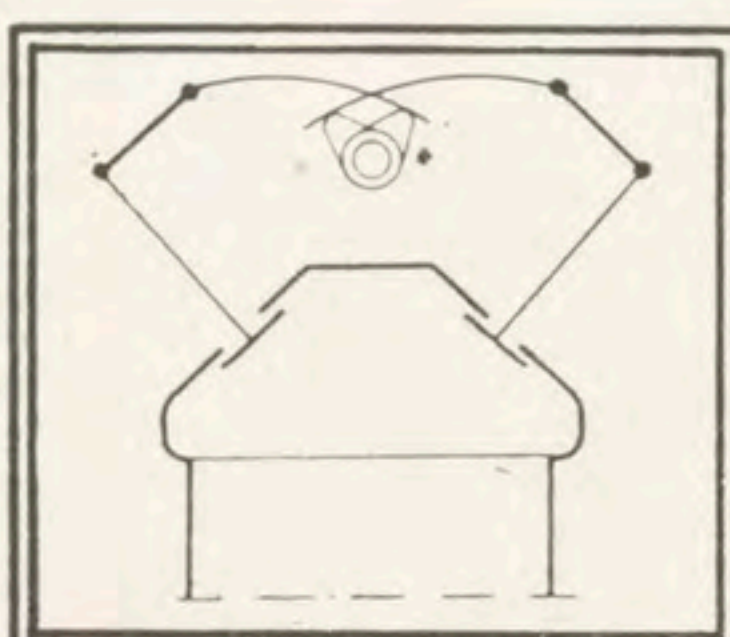


Fig. 19. — Un seul arbre à cames. Culbuteurs. (Soupapes inclinées.)

Commande des soupapes par arbre à cames en-dessus du cylindre.

En vue de diminuer le nombre et l'importance des organes interposés entre les cames et les soupapes, on a, depuis quelques années, réalisé la commande des soupapes placées dans la culasse par un ou deux arbres à cames disposés au-dessus des cylindres.

Une des premières formes de commande a été réalisée sur un moteur Fiat à quatre soupapes par cylindre, dans lequel chaque couple de deux soupapes de même espèce se trouvait dans un plan perpendiculaire à l'axe du vilebrequin. L'extrémité des tiges de soupapes était réunie par une sorte de palonnier sur lequel agissait directement la came ; l'arbre à cames unique se trouvait dans le plan de symétrie du moteur (fig. 14).

Lorsque l'arbre à cames est placé en-dessus, le mouvement lui est transmis du vilebrequin, soit par un arbre vertical muni de deux couples

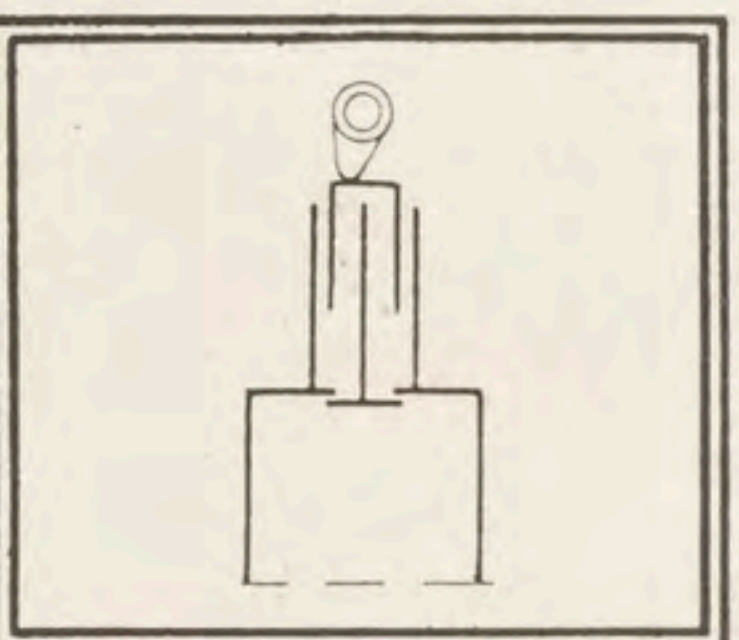


Fig. 20. — Soupapes verticales, guide-poussoir interposé.

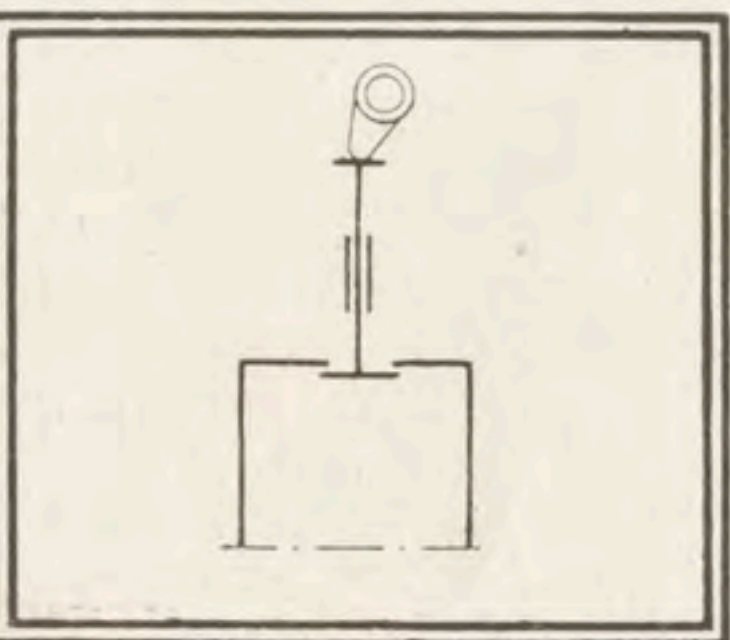


Fig. 21. — Soupapes verticales attachées directement. (Hispano.)

de pignons coniques ou hélicoïdaux (fig. 15), soit par une chaîne (fig. 16), soit par une série de pignons droits (fig. 17).

Avec les arbres à cames disposés en-dessus, on trouve les dispositions représentées par les figures 18, 19, 20, 21, 22, 23, qui comportent toutes un seul arbre à cames. On peut également employer deux arbres à cames pour commander chacune des séries de soupapes, comme Peugeot le fait depuis 1912 sur ses voitures de course.

Comme on voit, une très grande variété de dispositions de soupapes et de commandes subsiste encore dans les moteurs actuels. Cependant une certaine unification paraît devoir se produire dans le sens suivant : sur les moteurs d'automobiles, en grande majorité, les soupapes sont placées du même côté dans une chapelle latérale, leur tige tournée vers le bas. Dans les voitures munies de moteurs à grande puissance spécifique, on trouve des soupapes en fond de culasse commandées en général par un seul arbre à cames. (Hispano-Suiza.)

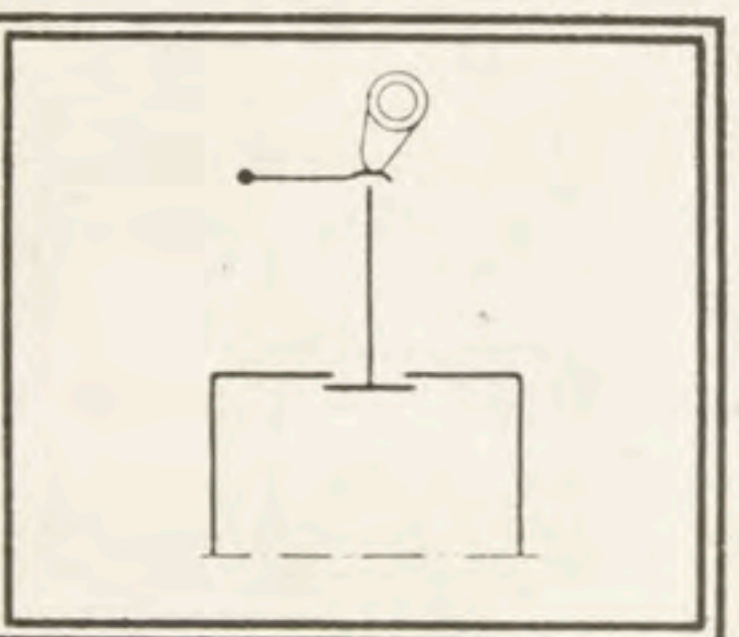


Fig. 22. — Soupapes verticales. Levier interposé.

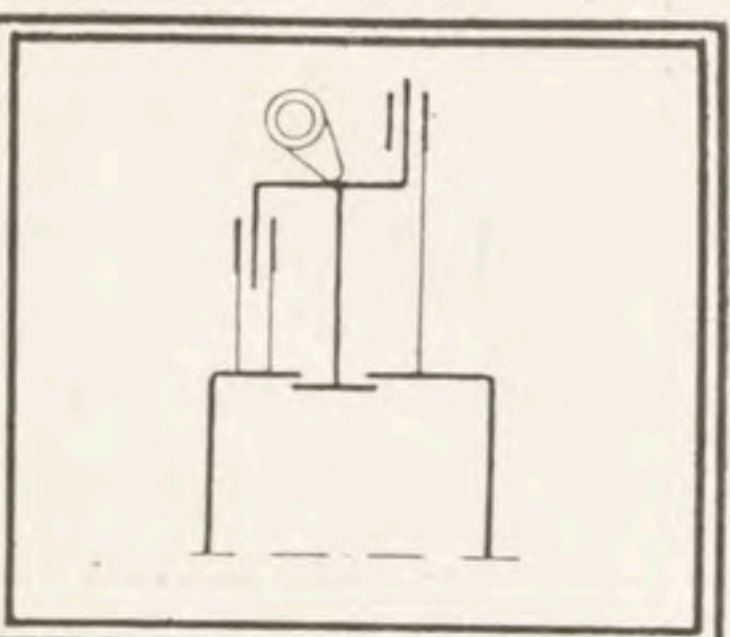


Fig. 23. — Soupape verticale avec guide-poussoir.

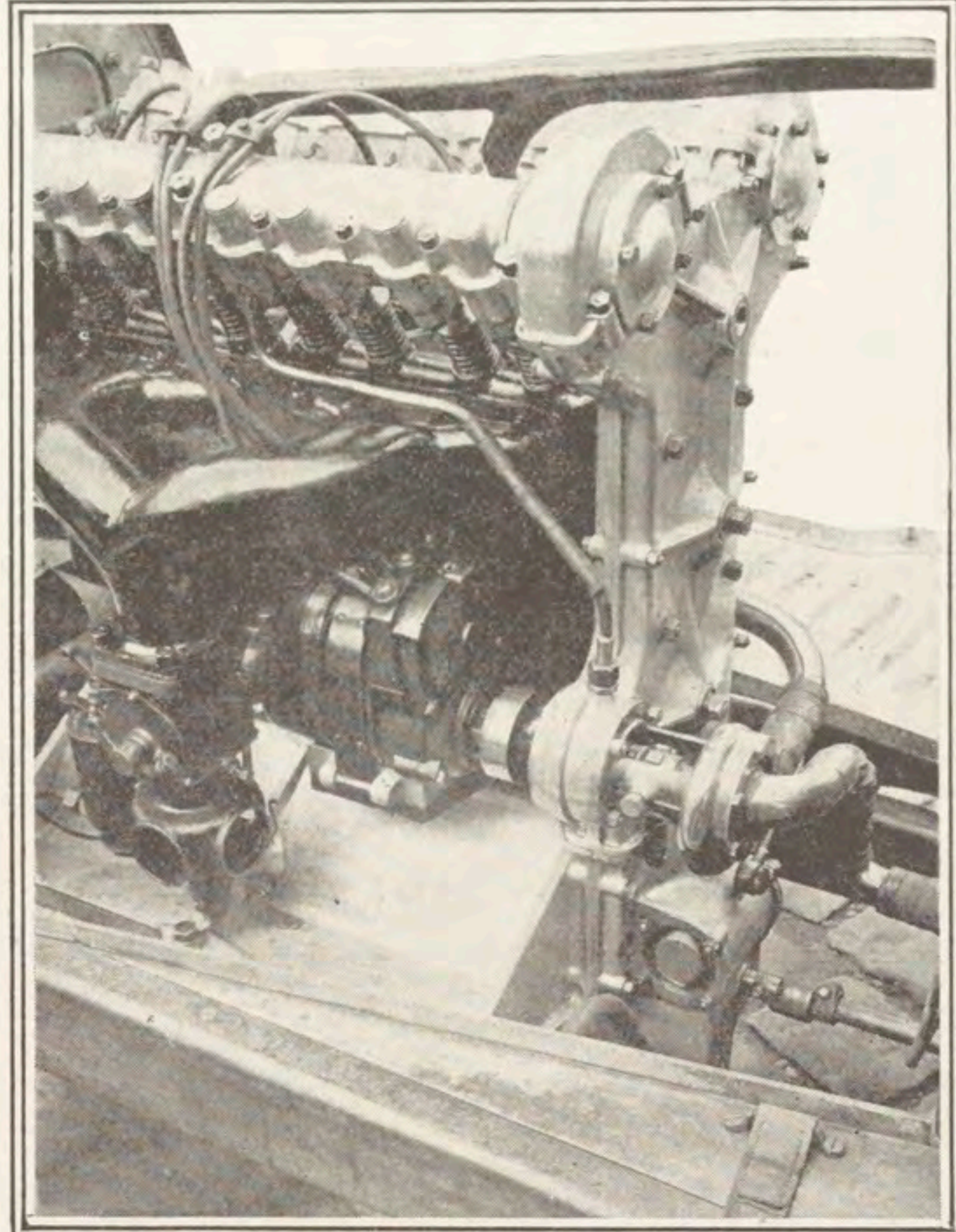


Fig. 24. — Commande par deux arbres à cames soupapes inclinées. (Moteur Peugeot de course.)

Sur les voitures de course, la commande par deux arbres paraît prévaloir, les cames attaquant directement les queues des soupapes. (Peugeot.)

Pour les moteurs d'aviation, les soupapes sont toujours en fond de culasse et commandées par un ou par deux arbres à cames.

Les craintes que l'on manifestait autre-

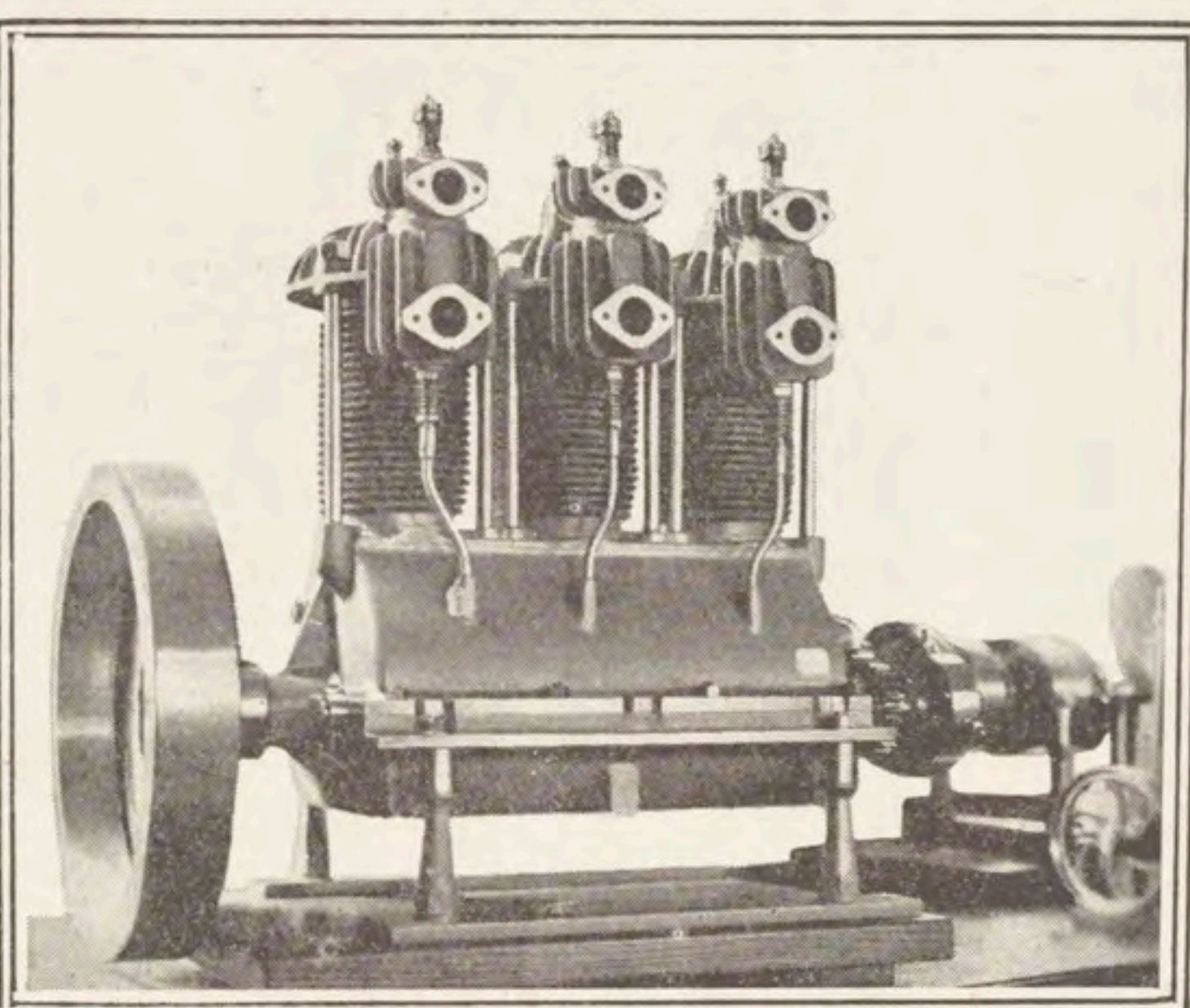


Fig. 25. — L'ancêtre des moteurs verticaux à trois cylindres construit par Fernand Forest.

fois vis-à-vis des moteurs à soupapes dans la culasse et touchant les désordres consécutifs à la rupture d'une soupape ne sont pas justifiées : l'expérience des moteurs d'aviation a montré, en effet, que la rupture d'une soupape était un accident extrêmement rare, qui pouvait être considéré comme n'arrivant presque jamais dans un moteur bien fait.

H. PETIT.

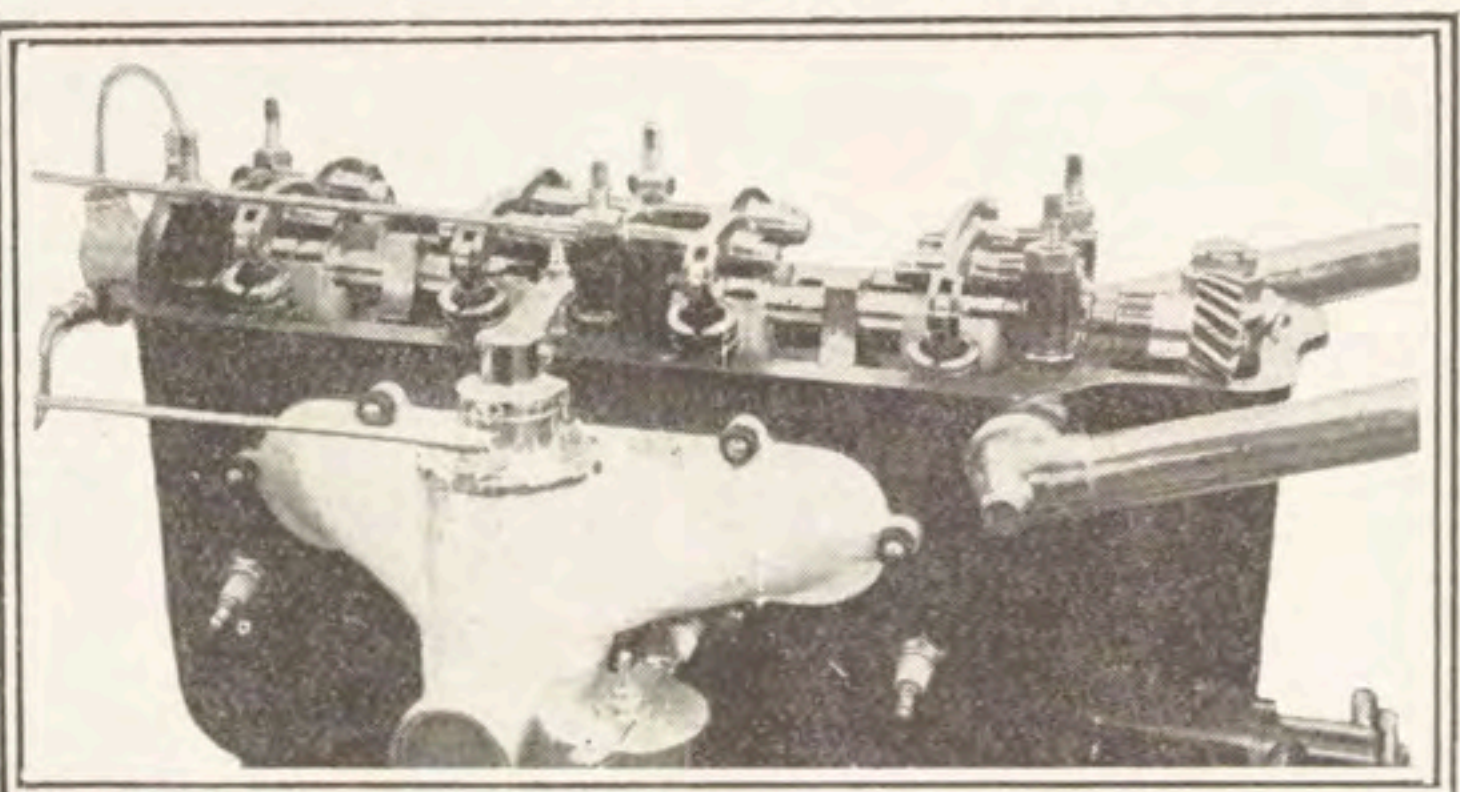


Fig. 26. — Moteur Hispano, à arbre à cames en-dessus et culbuteurs.

REVUE DES SPORTS

✦ INFORMATIONS ET RÉSULTATS DU MOIS DE JUIN 1920 ✦

Nous remercions tous ceux qui veulent bien nous adresser chaque mois les photographies des lauréats des épreuves sportives disputées en France et à l'étranger. Nous rappelons que cette collaboration est rétribuée, et que les envois doivent nous parvenir au plus tard le 30, pour le numéro suivant. Nous serons heureux de publier les comptes-rendus des manifestations qui auront lieu cet été dans les plages et villes d'eaux.

AU FIL DU MOIS

30 juin 1920.

Le sort semble en être jeté : il n'y aura pas de Salon de l'Automobile à Paris en 1920. Le Bureau Permanent Interallié, le 12 juin, à Anvers, a adopté le calendrier suivant pour les expositions de l'automobile : Londres (novembre), Bruxelles (décembre), New-York (janvier). Paris ? Néant ! Ainsi les clients français et étrangers, qui, chaque année, se donnent rendez-vous au Grand Palais pour y traiter d'importantes affaires, devront aller porter leurs billets de banque en Angleterre, en Belgique ou aux Etats-Unis. C'est notre façon — une façon tout à fait personnelle, heureusement pour les autres ! — de protéger le sport automobile.

La suppression du Salon de 1920 coûtera des millions à notre industrie et les apportera directement à l'étranger.

Ne félicitons point le Bureau Permanent Interallié.

Je songe à la campagne efficace qu'aurait conduite à ce sujet le grand journaliste que nous pleurons, Georges Prade. Notre confrère du Journal qui recherchait les causes justes pour s'en faire l'éloquent avocat n'aurait pas manqué de montrer à nos dirigeants leur flagrante erreur. Et cette constatation ne fait qu'aviver nos regrets.

Georges Prade avait eu le rare courage de devenir journaliste sportif à une époque où, dans les journaux, le spécialiste des sports était considéré comme un être sans style, ni orthographe, celui avec lequel on ne consent pas à discuter, mais à qui on demande parfois des billets de faveur. Le bagage littéraire et scientifique de Georges Prade lui permettait d'être le leader du quotidien le plus important. Cet érudit voulait se rendre utile à son pays et avait la foi d'un apôtre. Il chanta — avec quelle chaleur ! — les vertus du sport : il fut l'un de ceux qui montrèrent au public que l'automobile n'était pas un engin de mort, il entreprit la même œuvre pour l'aviation, organisa le Circuit Européen, créa ces merveilleux meetings de Monaco qui firent tout pour le canot-automobile, le glisseur et l'hydravion et fut enfin l'auteur de cette œuvre patriotique entre tous, le concours de l'athlète complet.

Hélas ! le mal tint à se venger de ce cerveau lumineux. Jusqu'au bout, Prade résista. Lui qui, le 20 mai dernier, au banquet de Monaco, nous lançait cette phrase qui nous fit tous frissonner : « Et moi, je ne veux pas mourir », dut s'avouer vaincu après cette apothéose que fut pour lui le dernier meeting de Monte-Carlo.

Je souhaite à notre journalisme beaucoup de Georges Prade. Le

sport y gagnerait. Mais ce vœu n'est-il pas irréalisable ?

Or, en 1920, les cyclistes français participent, en Suisse, à des réunions où des Allemands sont engagés. La question a donné lieu à d'opposées discussions. Il y a les « oublieurs » qui trouvent ce coup d'éponge parfaitement normal et les « prévoyants » qui le considèrent incorrect. Au risque de déplaire à certains, nous nous rangeons du côté des « prévoyants ». En effet, si l'ennemi peut se rencontrer avec les alliés dans des épreuves cyclistes, rien ne doit les empêcher de le faire dans les meetings d'athlétisme, les courses d'automobiles ou d'avions. Quel est le but de ces concours ? La sélection de la race et le progrès de la machine. A lutter avec autrui, on arrive à se perfectionner en profitant des leçons données par l'adversaire. Donc la race allemande deviendra plus forte, ses automobiles et ses avions seront sans cesse améliorés.

Et le jour de la revanche, dont le désir sommeille dans le cœur de tout Allemand, ce sont ces beaux échantillons du sport qui tueront nos Bouin, nos Faber de l'époque, ce sont ces admirables engins qui répandront la mort parmi les nôtres.

A ceux qui veulent le rapprochement, avant d'être sûrs des inventions de notre ennemi... d'hier, posons cette simple question : « A un camarade qui vous aurait manqué de parole, ruiné, volé, incendié et qui, aurait assassiné un ou plusieurs membres de votre famille, consentiriez-vous à tendre la main ? »

Comme quoi le véritable altruisme ne s'exerce que lorsqu'on n'est pas personnellement et complètement en cause !

Juin nous a valu de nouveaux sujets de satisfaction. La foule envahit de plus en plus les en-

droits où l'on « sporte » et si le « Père la Cerise » se contente des hippodromes, les véritables connaisseurs, qui augmentent chaque semaine, ne perdent plus une occasion d'aller encourager nos athlètes, qu'il s'agisse de cyclisme, de courses à pied, de tennis, d'escrime, etc. etc.

Remarquez que plus il y a de monde autour des balustrades, plus les performances sont intéressantes. Il est si humain de se livrer complètement lorsque la foule vous observe ! Le cycliste Mottiat, dans Paris-Bruxelles, a même exagéré à ce point de vue, puisque, sur la piste du vélodrome de Schaerbeek, trouvant qu'Henri Pelissier roulait trop vite à son gré, il se contenta de le tirer par son maillot pour le faire rétrograder ! N'insistons pas, quoique un simple déclassement semble peine bien légère.

Toutefois l'instruction du public est encore à faire. Le spectateur ne comprend pas toujours les décisions prises et se laisse pousser trop aisément par ses sympathies. Tels ceux qui protestèrent le jour du Prix Blanchet, lorsque Bernard fut distancé dans le 110 mètres pour avoir fait tomber une demi-douzaine de haies. Si ces obstacles avaient été en pierres, c'est le coureur qui serait tombé et par conséquent il n'aurait pas pu finir premier. La décision des juges était parfaite.

Mais le rôle des journalistes sportifs n'est-il pas d'instruire le public ? Et c'est ce qui nous fait une fois de plus regretter la disparition de Georges Prade. — J. M.

CALENDRIER

23 au 21 juillet. — ESCRIME : Le Touquet, Tournoi d'Escrime.
25 juillet. — HIPPIQUE : Maisons-Laffitte, Omnium des deux Ans.
25 juillet au 1^{er} août. — TENNIS : La Bourboule, Tournoi international.
30 juillet. — YACHTING : Royde, Coupe internationale.
5 août. — CYCLISME : Anvers, Championnat du monde.
9 au 15 août. — TENNIS : Cabourg, Tournoi international.
15 août. — HIPPIQUE : Deauville, Grand Prix de Deauville.

21 août. — HIPPIQUE : Deauville, Prix Morny.
24 août. — HIPPIQUE : Deauville, Prix de la Plage-Fleurie.
25 août. — AVIRON : Sydney, Championnat du monde Barry-Felton.
29 août. — AUTOMOBILISME : Le Mans, Coupe des voitures.

LA VII^e OLYMPIADE

LES DATES DES DIVERSES ÉPREUVES

Le Comité Exécutif de la 7^e Olympiade a arrêté comme suit et de façon définitive les dates des divers sports.

Toutefois en ce qui concerne le golf, aucune nation étrangère n'ayant envoyé d'engagement en temps utile, ce concours sera abandonné.

Yachting, 7 au 10 juillet, Ostende.

Golf, 12 juillet et jours suivants, Links de Cappellen.

Tir de chasse, 22 au 31 juillet, Brasschaet.

Polo à cheval, 24 au 31 août, Ostende.

Tir à la cible, 28 juillet au 4 août, Camp de Beverloo.

Tir à l'arc au berceau, 3 au 8 août, Nouveau Parc (Anvers).

Cyclisme, 9 au 12 août, Vélodrome (Garden-City).

Ouverture solennelle, 14 août, Stade.

Athlétisme, 15 au 23 août, Stade.

Lawn-Tennis, 15 au 23 août, Stade.

Escrime, 15 au 16 août, Jardins du stade.

Lutte gréco-romaine, 16 au 19 août, Salle des Fêtes (Zoologie).



MADAME LA BARONNE DE H... EST VENUE ASSISTER AU GRAND PRIX DE PARIS 1920. DANS UNE LIMOUSINE A CONDUITE INTÉRIEURE QUI EST CERTAINEMENT LA PLUS LUXUEUSE DES CARROSSERIES QUI SOIENT SORTIES JUSQU'À PRÉSENT D'UN ATELIER FRANÇAIS. LA BELLE SOBRIÉTÉ ET LA CONTINUITÉ DE LIGNES DE CETTE ÉLÉGANTE VOITURE, FAISANT CONTRASTE AVEC LE LUXE DE L'INTÉRIEUR DE CETTE VOITURE, ONT ÉTÉ TRÈS REMARQUÉES À LA SORTIE DU PESAGE.

MEETING INTERNATIONAL D'INDIANAPOLIS 1920

TROPHÉE DES 300 MILLES (482 kil.)

1^{er} RALPH de PALMA, en 3 heures 18^m. 36^s. 45/100

Moyenne 145 kil. 800 à l'heure.

COUPE des 400 Milles

(643 kil.)

1^{er} RALPH de PALMA, en 4^h. 58^m. 33^s. 53/100

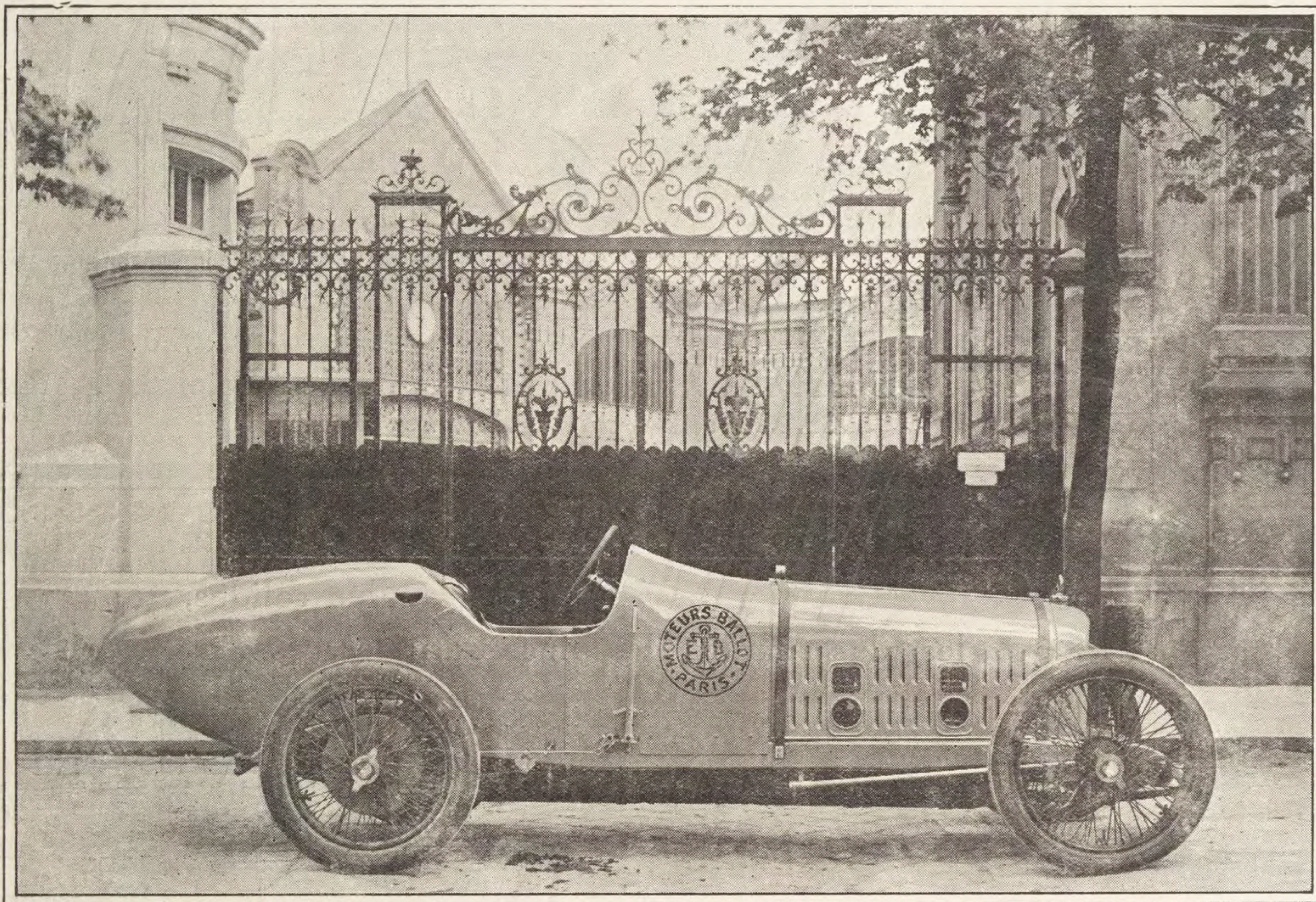
Moyenne 145 kil. 500 à l'heure.

GRAND PRIX des 500 Milles

(800 kil.)

2^e THOMAS, en 5^h. 43^m. 2^s. 29/100

Moyenne 140 kil. 600 à l'heure.



SUR VOITURES ET MOTEURS BALLOT

RECORD DU TOUR DE PISTE EN 1919 IMBATTU
THOMAS sur Voiture BALLOT, MOTEUR BALLOT

LA SEULE FIRME DONT TOUTES LES VOITURES ENGAGÉES
AIENT TERMINÉ L'ÉPREUVE

ÉTABLISSEMENTS BALLOT, BOULEVARD BRUNE, PARIS

DE TOUS LES MANTEAUX IMPERMÉABLES
SEUL "LE LODEN" MARQUE ALSACE DÉPOSÉE
VOUS ASSURE LE CONFORT ET L'IMPERMÉABILITÉ



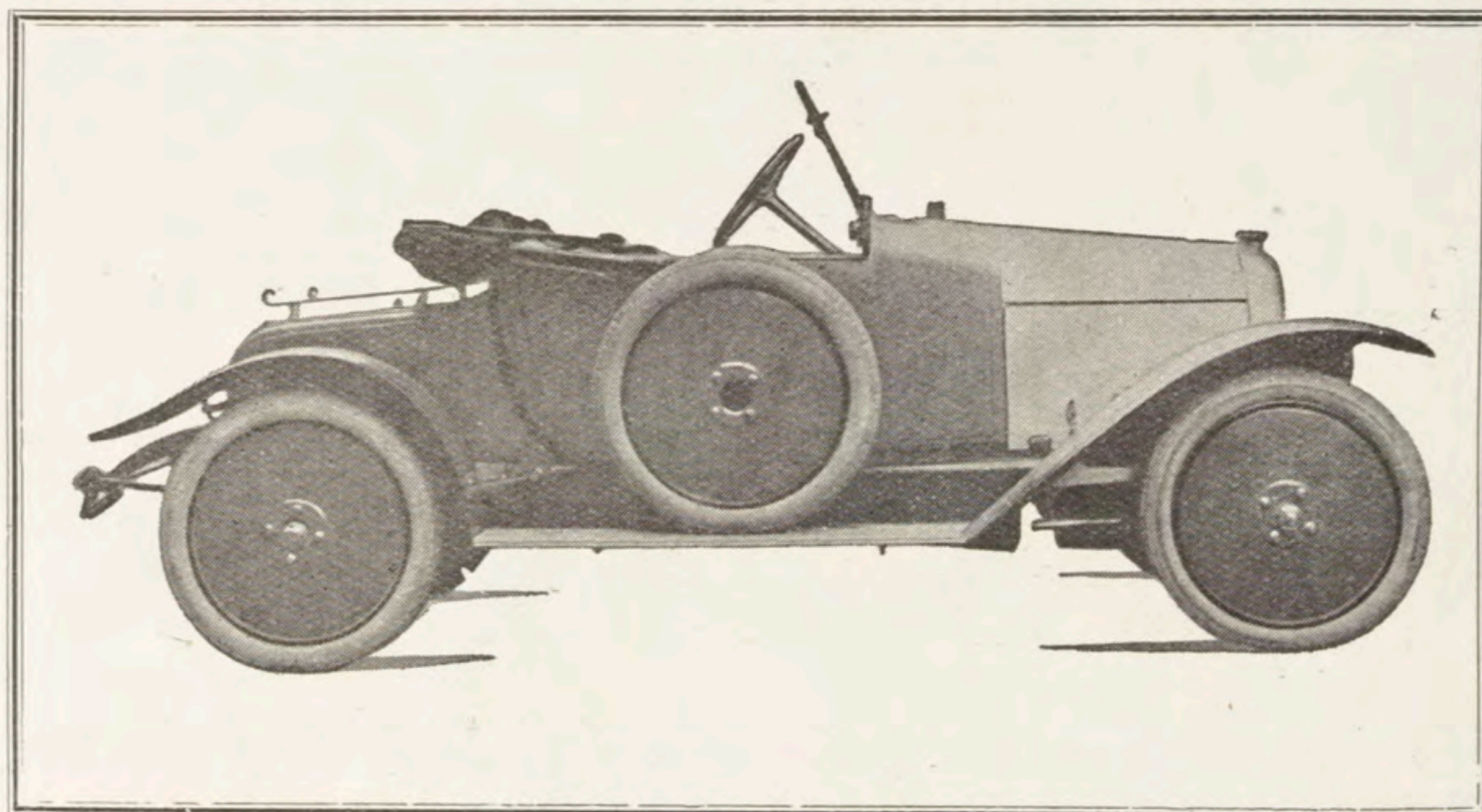
Demandez les échantillons de ce tissu chez votre fournisseur habituel
BROCHURE EXPLICATIVE ADRESSÉE FRANCO SUR DEMANDE PAR LA
SOCIÉTÉ ANONYME DU LODEN FRANÇAIS, 8, Place des Victoires, PARIS
USINE ET TISSAGE : **GUEBWILLER** (Haut-Rhin)

Les meilleures Voitures Légères, les plus solides,
les plus simples, les plus pratiques.

Automobiles GAMMA

TYPES

1. 6/8 HP
2. 8/10 HP
3. 9/11 HP
4. 10/12 HP
5. 12/14 HP

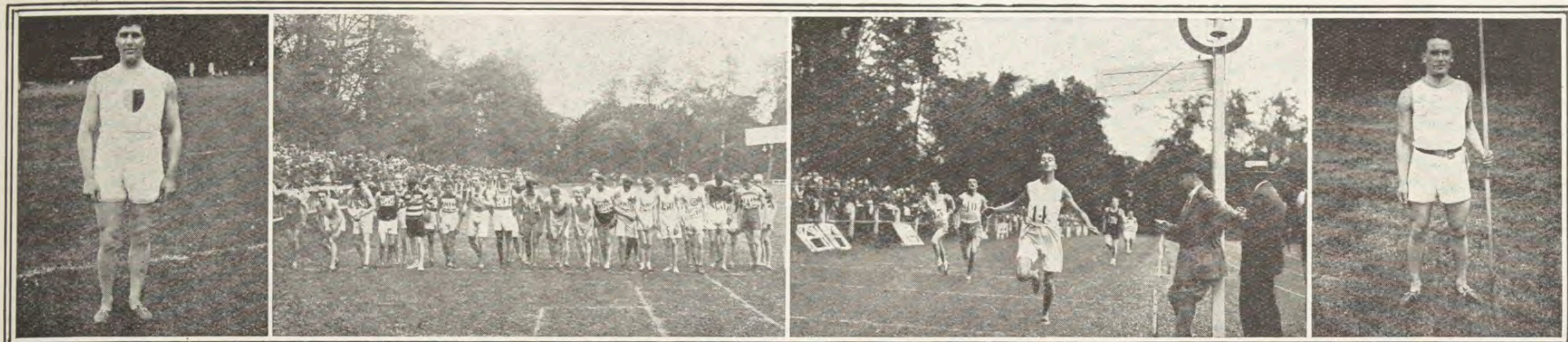


SPÉCIFICATION

4 cylindres
3 ou 4 vitesses
5 Roues amovibles
Carrosseries 2 ou 4 places
Éclairage et Démarrage électriques

Usine : 139, Boulevard Saint-Denis, COURBEVOIE - Téléph. : Courbevoie 735
Bureaux : 34, Rue Saint-Ferdinand, PARIS - - - - - Téléph. : Wagram 07-94

TARIF ILLUSTRÉ, FRANCO SUR DEMANDE



AU COURS DE L'INTERCLUBS ORGANISÉ LE 20 JUIN A LA FAISANDERIE PAR LE STADE FRANÇAIS, DEUX RECORDS FRANÇAIS FURENT BATTUS. PAOLI LANÇAIT LE POIDS A 14 M. 10 ET DIRINGER RÉUSSISSAIT DE BEAUX JETS DE JAVELOT (46 M. 75), BATTANT LE RECORD FRANÇAIS DÉTENU PAR CAUVIN AVEC 39 M. 95. DE G. A DROITE : 1. PAOLI. — 2. LE DÉPART DU 3.000 M. GAGNÉ PAR G. HEUET DEVANT DEVAUX EN 8 M. 54 S. 1/5 — 3. L'ARRIVÉE DU 400 M. ENLEVÉ PAR LAPRADE EN 1 M. — 4. DIRINGER.

Pentathlon classique, 16 août, Stade.
Boxe anglaise, 20 au 23 août, Salle de fêtes (Zoologie).
Décathlon, 20 et 21 août, Stade.
Gymnastique, 22 au 29 août, Stade.
Natation Water-Polo, 22 au 29 août, Stade nautique.
Tir à l'arc à la perche, 22 au 29 août, Nouveau parc (Anvers).
Pentathlon moderne, 24 au 27 août, Stade, tir, Stade nautique.
Lutte libre, 24 au 27 août, Salle de Fêtes (Zoologie).
Aviron, 27 au 29 août, Canal maritime (Marly) Bruxelles.
Poids et haltères, 28 au 31 août, Stade.
Football-Association, 29 août au 5 septembre, Stade.
Football rugby, 30 août au 5 septembre, Stade.
Hockey sur gazon, 1^{er} au 5 septembre, Stade.
Jeux équestres, 6 au 12 septembre, Stade.

COURSE À PIED

(Voir pages 20, 21 et 22. Les championnats Interscholaires, et p. 28, le 22^e Prix Blanchet.)

LE PRIX BLANCHET

L'ÉPREUVE annuelle d'athlétisme interclubs, qui se dispute tous les ans, sous le nom de Prix Blanchet, à la Croix-Catelan, a eu lieu le 13 juin. Le Racing-Club de France, club organisateur de ce challenge, qui comprend les courses : de 100 mètres plat, de 110 mètres haies, de 400 et de 1.500 mètres plat, a mené à bonne fin son entreprise. Il avait pourtant à lutter contre de fortes rivalités : le matin la pluie n'avait cessé de tomber et l'après-midi se disputaient trois finales du championnat de France de tennis. Le mauvais temps n'a pas empêché les éliminatoires de la matinée de se courir régulièrement et les épreuves de l'après-midi ont été expédiées à une allure tellement accélérée qu'à 3 h. 1/2 tout était fini.

Les clubs engagés étaient répartis en deux catégories : dans la première figuraient le Racing, la Générale, le Stade, l'A. S. F. et les White Harriers ; la seconde comprenait l'A. S. Michelin, l'A. S. Seine et le S. C. U. F.

La piste en herbe, lourde en elle-même et rendue encore plus difficile par la pluie du matin, ne permit pas aux finalistes de faire des temps remarquables. Pourtant le champion de France des 5.000 mètres, Guillemot, qui est aussi champion de France et d'Angleterre de cross-country, a parcouru les 1.500 mètres à vive allure et il a franchi la ligne d'arrivée, avec plus de 50 mètres d'avance sur le deuxième, Denis, après avoir franchi la distance en 4 m. 4 s. 4/5, ce qui le fait égaliser le record de France détenu par Arnaud. D'ailleurs, sur une piste en cendrée, Guillemot, tout comme Burtin, le vainqueur du challenge du Mille, battra, quand il le voudra, le record de France des 1.500 mètres. Rappelons que le record

du monde est détenu par le suédois Zanders, avec 3 m. 54 s.

Le 100 mètres plat fut enlevé de peu mais aisément et nettement, par Caste, en 11 s. 2/5. Il eût été intéressant de voir Caste aux prises, au cours de cette saison, avec Masson : ce dernier a malheureusement un muscle froissé et il ne recourra pas de si tôt.

Le 400 mètres revint en 51 s., à Delvart. Le champion de France des 400, Féry, laissa maladroitemment filer Delvart et il fut incapable de le rejoindre dans la ligne droite ; le stadiste passa la ligne d'arrivée avec 5 mètres d'avance sur Féry. Ce dernier était lui-même talonné de très près par son camarade de club Mercery (A. S. F.), qui, pour ses débuts dans une grande épreuve, fit merveille et s'avéra comme un de nos meilleurs athlètes. Mercery, battu de 50 centimètres dans le 110 mètres haies par André, gagna la finale des seconds de cette course. Sa distance pourtant semble être le 400 et le 800. Il n'est pas douteux qu'il y fasse excellente figure.

Le 110 haies fut une hécatombe de haies. Bernard, arrivé premier, fut déclassé à juste titre pour avoir fait tomber au moins trois haies ; André eut aussi une ou deux haies à son passif ; arrivé très près de Bernard, il prit la première place. — ANDRÉ GLARNER.

UNE BONNE JOURNÉE POUR L'ATHLÉTISME FRANÇAIS.

Le 20 juin a été une date favorable à l'athlétisme français, pour deux raisons. En premier lieu, trois records de France ont été battus : l'un, le record des 1.500 mètres, est devenu l'apanage du champion de France des 5.000 mètres, Guillemot, qui a parcouru la distance, à Lyon, dans le temps remarquable de 4 m. 2 s. 2/5 (ancien record, Arnaud, 4 m. 4 s. 2/5). Il est certain que les concurrents américains, suédois, et anglais, à Anvers, feront moins de 4 minutes : mais un match, en France, entre Guillemot et Burtin, serait certainement aussi gagné en moins de 4 minutes.

Les deux autres nouveaux records ont été établis au Stade Français. Paoli a élevé son record du lancement du poids de 13 m. 76 à 14 m. 16. Si Paoli réussit à Anvers une telle performance, nul doute qu'il ne se classe parmi les tout premiers : car il n'y a pas beaucoup d'athlètes au monde capables d'envoyer le poids à plus de 14 mètres. Et rien ne dit que, d'ici à la seconde quinzaine d'août, Paoli n'améliorera pas son jet. Indiquons, pour mémoire, que le records du monde appartient à l'Américain Ralph Rose, avec 15 m. 54.

Le troisième record établi le 20 juin, a été celui du javelot, que le Belfortais Diringer a lancé à 46 m. 75. Les Français sont des débutants dans l'art de lancer le javelot : 46 m. 75 nous laisse à 20 mètres environ des distances réalisées

par les Américains, les Suédois, et surtout les spécialistes Finlandais (Myrrha, 69 m. 90).

D'autre part, la réunion du Stade a été excellente en elle-même : la qualité de la plupart des concurrents engagés était indéniable. Le 3.000 m. plat a été l'occasion d'une facile victoire pour Gaston Heuet, dans le temps remarquable de 8 m. 54 s. 1/5. Si l'on songe que G. Heuet a fait seul les 5/6 de la course, que la piste en herbe était par endroits presque marécageuse, on peut conclure que si l'épreuve avait été disputée sur une piste en cendrée et par plusieurs concurrents de valeur sensiblement égale, le record de France de Jean Bouin (8 m. 49 s. 4/5) aurait été battu. Il semble bien d'ailleurs que la France possède en Burtin, Guillemot, Gaston Heuet et Vignaud une équipe de demi-fond de la classe olympique.

Le 100 mètres plat fut très disputé par Lorrain et Murlon. Les juges virent Lorrain premier ; en tout cas, Murlon ne fut battu que de bien peu, et la façon dont il mena les 3/4 de la course prouve que le vieux sprinter sera un de nos meilleurs représentants à Anvers.

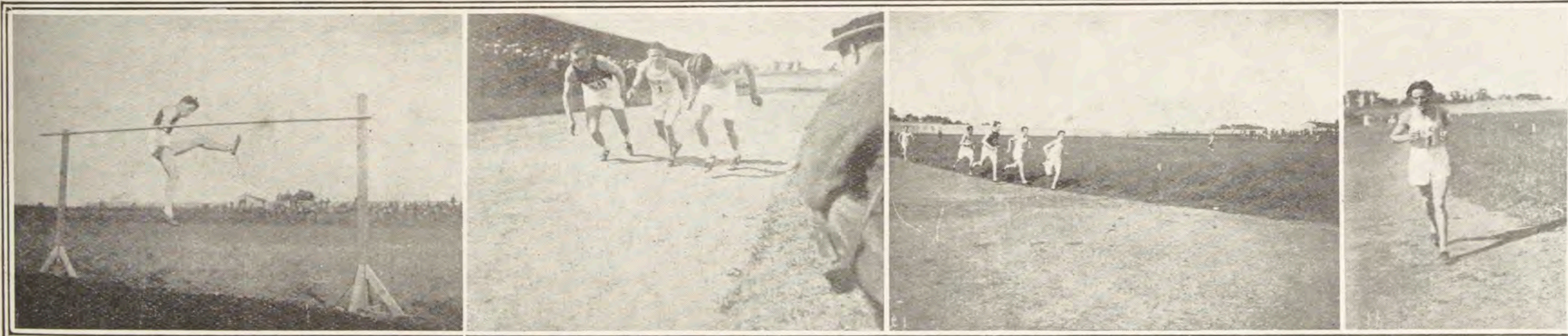
Le 800 mètres plat fut gagné en 2 m. 0 s. 4/5 par Brossard, qui fit une course intelligente, devant le favori Burtin, qui se comporta comme un débutant, restant dans le peloton, essayant de gagner des places dans les virages, et démarrant à un moment inopportun.

La course de relais (400 + 300 + 200 + 100 m.) donna lieu à une lutte superbe entre l'A. S. F. (Féry, Barbey, Renard, Gardet) et le Stade (Delvart, Laprade, Caste, Durier). Féry, grâce à un 400 mètres splendide, fournit à ses coéquipiers une avance qui leur permit de ne plus être rejoints. Caste parcourut un 200 mètres à très vive allure et combla une bonne partie du retard de son équipe. Mais Durier ne put qu'arriver à 1 m. 50 de Gardet.

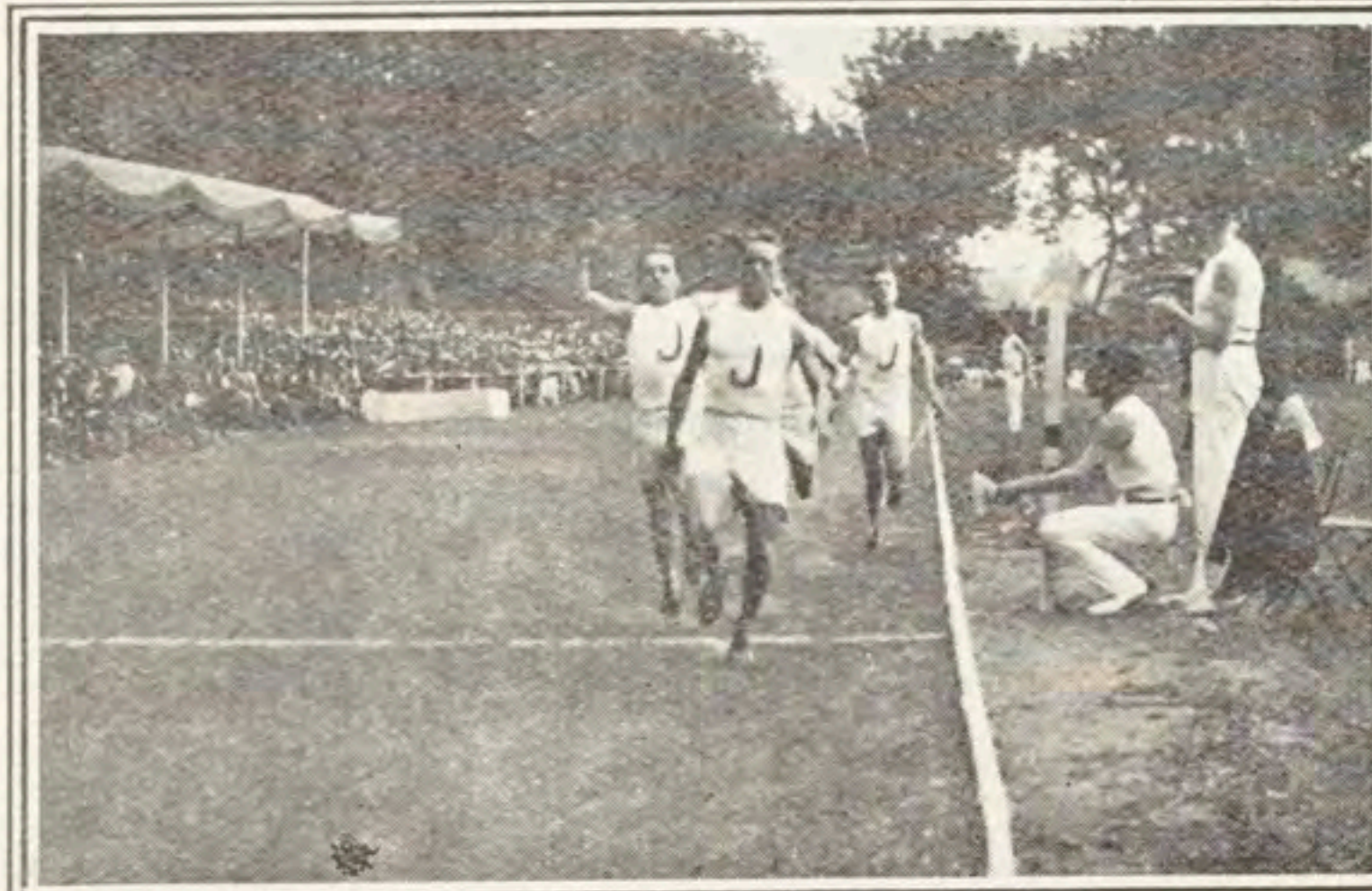
Les autres épreuves furent beaucoup moins disputées et n'offrirent qu'un intérêt moyen.

Résultats techniques.

4 juin. — Saint-Cloud. Championnats de France interscolaires. — 100 mètres : 1^{er}, Durey (Ecole Sudria) ; 2^e, Luneau, 12 s. — 110 mètres haies : 1^{er}, Luneau (Ecole des Roches) ; 2^e, Dhur (Buffon), 17 s. 2/5. — 100 mètres : 1^{er}, Laprade (Ecole Sudria) ; 2^e, Glanchant (Janson), 53 s. 2/5. — 800 mètres : 1^{er}, Glanchant (Janson) ; 2^e, Bessac (Buffon), 2 m. 13 s. 4/5. — 1.500 mètres : 1^{er}, Bordes (Normale d'Auteuil) ; 2^e, Engelbach (Buffon), 4 m. 36 s. 3/5. — 400 mètres haies : 1^{er}, de Chambure (Mayenne) ; 2^e, Gobert (licencié individuel), 1 m. 6 s. 1/5. — Saut en hauteur : 1^{er}, Guilloux (Condorcet), 1 m. 70 ; 2^e, Barton (Saint-Louis), 1 m. 63. — Saut en longueur : 1^{er}, Luneau (Ecole des Roches), 6 m. 44 ; 2^e, Boulanger (Dieppe), 6 m. 22. — Lancement du poids : 1^{er}, Rochereuil (Evreux), 12 m. 15 ; 2^e, Grasignon (Alençon), 11 m. 85. — 90 mètres (minimes) : 1^{er}, Levoux (Condorcet) ; 2^e, de Brito (Montaigne), 13 s. — 200 mètres (junior) : 1^{er}, Monin (Ecole des Roches) ; 2^e, Chantrel (Henri IV), 25 s. 1/5. — 100 mètres : 1^{er}, Durier (Arts et Métiers) ; 2^e, Chevalier (Droit), 11 s. 4/5. — 110 mètres haies : 1^{er}, Durier (Arts et Métiers) ; 2^e, Jourde (Droit), 17 s. 1/5. — 400 mètres : 1^{er}, Chevalier (Droit) ; 2^e, Wuillame (Médecine), 55 s. 1/5. — 800 mètres : 1^{er}, Deville (Bréguet) ; 2^e, Hofstetter (Arts), 2 m. 11 s. — 1.500 mètres : 1^{er}, Hofstetter



AU COURS DE LA DEUXIÈME JOURNÉE DU CHALLENGE TAILLANDIER, ORGANISÉE AU STADE MUNICIPAL DE LYON, GUILLEMOT A BATTU LE RECORD FRANÇAIS DES 1.500 MÈTRES, COUVRANT LA DISTANCE EN 4 M. 2 S. 2/5 (ANCIEN RECORD : ARNAUD 4 M. 4 S. 2/5). DANS LE 1.500 M. HANDICAP, GUILLEMOT COUVRAIT LE KILOMÈTRE EN 2 M. 37 S. DE GAUCHE A DROITE : 1. JOLLET SAUTE 1^m 63. 2. LE DÉPART DU 1.500 MÈTRES. 3. PENDANT LA COURSE. 4. L'ARRIVÉE DE GUILLEMOT.



LA FÊTE ANNUELLE DE L'ÉCOLE DE JOINVILLE, DONNÉE LE 27 JUIN, AU STADE DE LA FAISANDERIE, A REMPORTÉ UN ÉCLATANT SUCCÈS. LE PUBLIC, QUI AVAIT RÉPONDU EN FOULE À L'APPEL DES ORGANISATEURS, ASSISTA À UNE RÉUNION RÉUSSIE EN TOUS POINTS. APRÈS LES ÉPREUVES ATHLÉTIQUES TRÈS DISPUTÉES, EUT LIEU UNE RECONSTITUTION DU PENTHALON GREC. À GAUCHE : ARRIVÉE DU 400 MÈTRES, OU FÉRY FINIT PREMIER. AU MILIEU : LA RECONSTITUTION D'UNE FÊTE OLYMPIQUE. À DROITE : LA COURSE AU PAVOIS.

Arts et Métiers) ; 2^e, Callot (Médecine), 4 m. 50 s. 1/5. — 400 mètres haies : 1^{er}, Margeridon (Médecine) ; 2^e, F. Gillard (Médecine), 4 s. 4/5. — Saut en longueur : 1^{er}, Passet (Beaux-Arts), 6 m. 25 ; 2^e, Margeridon (Médecine), 6 m. 19. — Saut en hauteur : 1^{er}, Chambrand (Droit), 1 m. 61 ; 2^e, Pavard (Droit), 1 m. 60. — Saut à la perche : 1^{er}, Pavard (Droit), 2 m. 90 ; 2^e, Paramel (Médecine), 2 m. 80. — Lancement du poids : 1^{er}, Noullet (Sciences, Nancy), 10 m. 57 ; 2^e, Duvigneau (Médecine, Bordeaux), 9 m. 68. — Lancement du disque : 1^{er}, Duvigneau (Médecine, Bordeaux), 29 m. 90 ; 2^e, Noullet (Médecine, Paris), 28 m. 56. — 13 juin. — Paris. 22^e Prix Blanchet. — 100 mètres : 1^{er}, Caste (S. F.), 2^e, Lorrain (C. A. S. G.) ; 3^e, Durier (S. F.), 11 s. 2/5. — 110 mètres haies : 1^{er}, André (R. C. F.) ; 2^e, Durier (S. F.) ; 3^e, Roux (R. C. F.), 16 s. 3/5. — 1.100 mètres : 1^{er}, M. Delvert (S. F.) ; 2^e, Ferry (A. S. F.) ; 3^e, Mercery (A. S. F.), 51 s. — 1.500 mètres : 1^{er}, Guillemot (C. A. S. G.) ; 2^e, Denis (R. C. F.) ; 3^e, Brossard (C. A. S. G.), 4 m. 4 s. 4/5. — Classement général : 1^{er}, R. C. de France et C. A. S. Générale, 76 points ; 3^e, Stade Français, 91 points.

NATATION

UN GRAND CHAMPION EUROPÉEN

LA vieille Europe verra peut-être l'un des siens triompher en natation aux prochaines Olympiades. Un grand champion nous est né qui n'est ni Anglais, ni Français, ni Suédois, mais tout simplement citoyen de ce tout petit pays qui a nom, la glorieuse Belgique. Van Schelle, qui vient de s'approprier le record des 100 mètres en 1 m. 4 s. 1/5 est capable, en pleine forme, non seulement d'inquiéter les Nordman Ross et autres Kahnamdlen, mais de les battre décisivement. Voilà qui nous rajeunirait.

D'une taille moyenne, mais admirablement charpenté, le nouveau recordman pratique un crawl d'une souplesse admirable et d'une parfaite régularité. Les leçons de cette nage lui furent données en Amérique où il séjourna avant la guerre en qualité d'étudiant.

Van Schelle, qui fait partie du club doyen de Belgique, le Brussels swimming club, vient d'abaisser le record des 100 mètres de Belgique de 3/5 de seconde, malgré son manque de forme actuel. L'ancien record de Belgique appartenait à Meyboom avec 1 m. 4 s. 4/5 depuis 1910, alors que l'ancien champion était au mieux de sa forme. Si nous en croyons les échos d'entraînement, Van Schelle serait capable de nager les 100 mètres en 1 m. 2 s., ce qui le mettrait en concurrence directe avec les meilleurs spécialistes d'Australie et d'Amérique.

Quant à savoir si Van Schelle sera capable d'enlever les 100 mètres à Anvers, cela nous paraît assez difficile, car le 100 mètres olympique se nagera en ligne droite, c'est-à-dire sans virage.

L'effort est beaucoup plus important que dans un 100 mètres avec virage buté au 50 mètres. Car alors, dans cette dernière manière, le nageur fait pour ainsi dire deux 50 mètres, ce qui lui permet de reprendre son souffle au virage.

Quoi qu'il en soit, nous assisterons à Anvers à quelques épreuves fortement disputées et souhaitons de voir dans les finales quelques athlètes européens lesquels nous consoleront de n'y point voir de Français. — HENRY DECOIN.

BOXE

POUR NOS COULEURS

FAUT-IL louer ou blâmer le chauvinisme ? En boxe plus qu'en tout autre sport, nous avons tendance à oublier les qualités de chacun pour ne voir qu'un seul homme, le nôtre. En toute chose, notre amour-propre est froissé lorsque nous trouvons nos maîtres, mais n'est-ce pas le grand Combat que nous avons subi pendant près de cinq ans qui nous a fait mieux comprendre tout l'enthousiasme que peuvent provoquer ceux qui portent nos espoirs. Ce que nous appelions jadis le chauvinisme n'est-il pas devenu, maintenant que nous nous connaissons mieux, le patriotisme tout simplement. Ce patriotisme est-il louable ? Si courtois que nous soyons, il est évident que nos amis s'aperçoivent que nous faisons contre mauvaise fortune bonne mine, mais eux-mêmes ne sont-ils pas pareillement ardents à la défense de leurs couleurs ?

Pourtant n'est-ce pas à ce patriotisme que nous devons les progrès que nous constatons journellement dans la boxe, comme dans les autres sports ? Et comment demander que nous ne soyons pas de tout cœur avec celui qui est de chez nous ? C'est ce sentiment et cette préférence qui veulent que nous donnions tout notre effort aussi pour mériter les acclamations de nos compatriotes lorsque nous nous trouvons face à face avec les athlètes étrangers. Oui, ce patriotisme est nécessaire et c'est par lui que nous trouverons les forces encore plus grandes pour faire triompher en toutes occasions les ceintures tricolores sur les rings français et étrangers. — H. BERT.

Informations.

À la suite d'incidents au Nouveau-Cirque, le 14 mai, le Conseil de la F. F. B. a décidé que M. Lippe ne sera plus reconnu désormais comme manager en France et qu'il lui sera interdit de

signer des contrats au nom de boxeurs et de soigner autour d'un ring.

Le duc Decazes a doté la F. F. B. de 20.000 francs pour la préparation des boxeurs français aux Olympiades.

Le procès de Dempsey, accusé de s'être dérobé à ses devoirs militaires pendant la guerre, s'est terminé à San Francisco, par l'acquiescement du champion du monde.

Dès son arrivée en Amérique, notre champion Ch. Ledoux avait le meilleur sur Joë Burman en un 10 rounds sans décision.

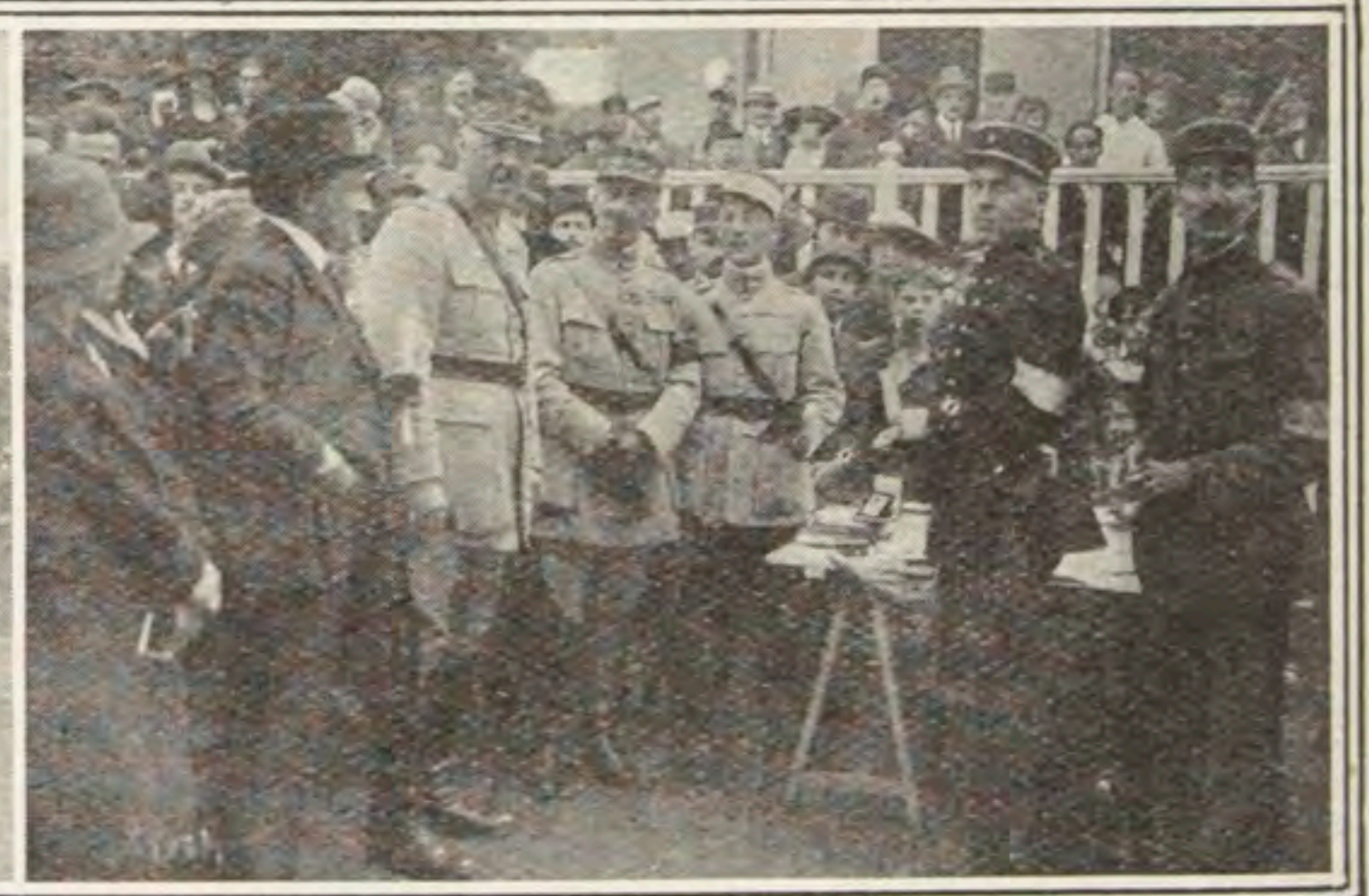
Resultats techniques.

3 juin. — Paris (salle Wagram). Finale Championnat de France. Poids plumes. Dupré bat A. Grassi aux points en 20 rounds. — 26 juin. — Paris (Cirque de Paris). Cricqui bat Billy Baker par knock-out au 1^{er} round, Wyns bat Ted Jones par knock-out au 2^e round. — 30 juin. — Paris (salle Wagram). Dupré et Sam Minto font match nul.

CULTURE PHYSIQUE

EXHIBITIONS

LA démonstration d'Education physique, qui a eu lieu le 19 juin au Vélodrome municipal de Vincennes, nous fut, en définitive, une joie, puisqu'elle nous permit de voir un grand nombre d'enfants au grand air et lâchés en liberté relative. Cette manifestation appelle des commentaires d'ordre divers. Et, d'abord, soulignons à gros traits qu'il s'agissait là d'une réunion d'exception. Il n'est pas mauvais de dire aux nombreux personnages officiels, qui se pressaient dans la tribune, qu'ils jouaient là, peut-être, sans s'en douter, une scène classique : celle du pontife venu pour inspecter quelque chose. Le vaudeville militaire... et civil abonde de ces situations assez amusantes. Mais n'oublions pas, passant du spectacle à la réalité, de redire que l'Education physique de la jeunesse est actuellement une plaisanterie, sans plus. Redisons-le : les mêmes des écoles ont une demi-heure par semaine pour éduquer leur physique. Redisons-le : ils pratiquent au hasard d'un préau, plus ou moins ignoble, ou d'une cour pelée ornée (?) de quelques arbres rachitiques. Redisons-le : rien ne marchera, tant que les programmes d'enseignement ne seront point modifiés — premier point — et que les espaces libres (!) seront distillés au compte-gouttes. Et n'ayons pas le crâne bourré par une



LE MATCH ANNUEL D'ATHLÉTISME SAINT-CYR-POLYTECHNIQUE S'EST DISPUTÉ LE 13 JUIN, AU STADE FRANÇAIS. IL FUT GAGNÉ DE JUSTESSE PAR SAINT-CYR, AVEC 112 POINTS CONTRE 114 AUX VAINCUS. L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE GAGNAIT LE CHALLENGE D'ESCRIME ET AUSSI LE CHALLENGE GÉNÉRAL. DE GAUCHE À DROITE : 1. L'ARRIVÉE DU 400 MÈTRES. LA CÔTE, DE POLYTECHNIQUE, BAT SCHRINE ET CHAUVIN. 2. HENRY, DE POLYTECHNIQUE, SAUTE 6^m 68. 3. LES GÉNÉRAUX FELLONNEAU ET TENAN DISTRIBUAIENT LES RÉCOMPENSES.

Police Continentale at Lloyd's -- London

ASSURANCES AUTOMOBILES



Une police simple et claire garantissant tous les risques

COUVERTURES IMMÉDIATES

AGENCE :

:: :: G. E. BLASER & C° :: ::

118, Avenue des Champs-Élysées, 118

Téléphone : Élysée 17-43, 17-44, 25-97, 25-98, 25-99

:: :: Adresse télégraphique : ASSURMAR-PARIS ::

LE BILAN d'une SAISON sur PISTE et sur ROUTE de la bicyclette **BIANCHI** montée sur **PNEUS PIRELLI**

21 Mars : *Tour des Flandres*. —
1^{er} J. Van Hevel.

25 Mars : **Milan - San - Remo**. —
1^{er} Belloni, 2^e H. Pélissier, 4^e Azzini.

9 Mai : **Championnat de France**
des 100 kilomètres sur route.
1^{er} Jean ALA VOINE.

23 Mai-6 Juin : **TOUR d'ITALIE : Classement Général :**
1^{er} BELLONI, 2^e GREMO, 3^e ALA VOINE.

20 Juin : *Championnat de Belgique* sur route : 1^{er} J. Van Hevel.

23 Mai : *Bruxelles-Gand* (1^{re} étape du
Tour de Belgique), 1^{er} J. Van Hevel.

30 Mai : *Championnat d'Europe* des
100 kilomètres, 1^{er} Sérès.

6 Juin : **Championnat de France**
des 100 kilomètres sur piste.
1^{er} G. SÉRÈS.

et tous les innombrables succès de Spears, Verri, Moretti, Louet, Oscar
Egg, etc, etc, ont été remportés sur bicyclette

BIANCHI

montée sur **PNEUS PIRELLI** Les Marques qui créent les Champions.

AGENT GÉNÉRAL pour la FRANCE : QUINTO MALINVERNI, 120, Av. des Champs-Élysées, PARIS

WESTROPOL

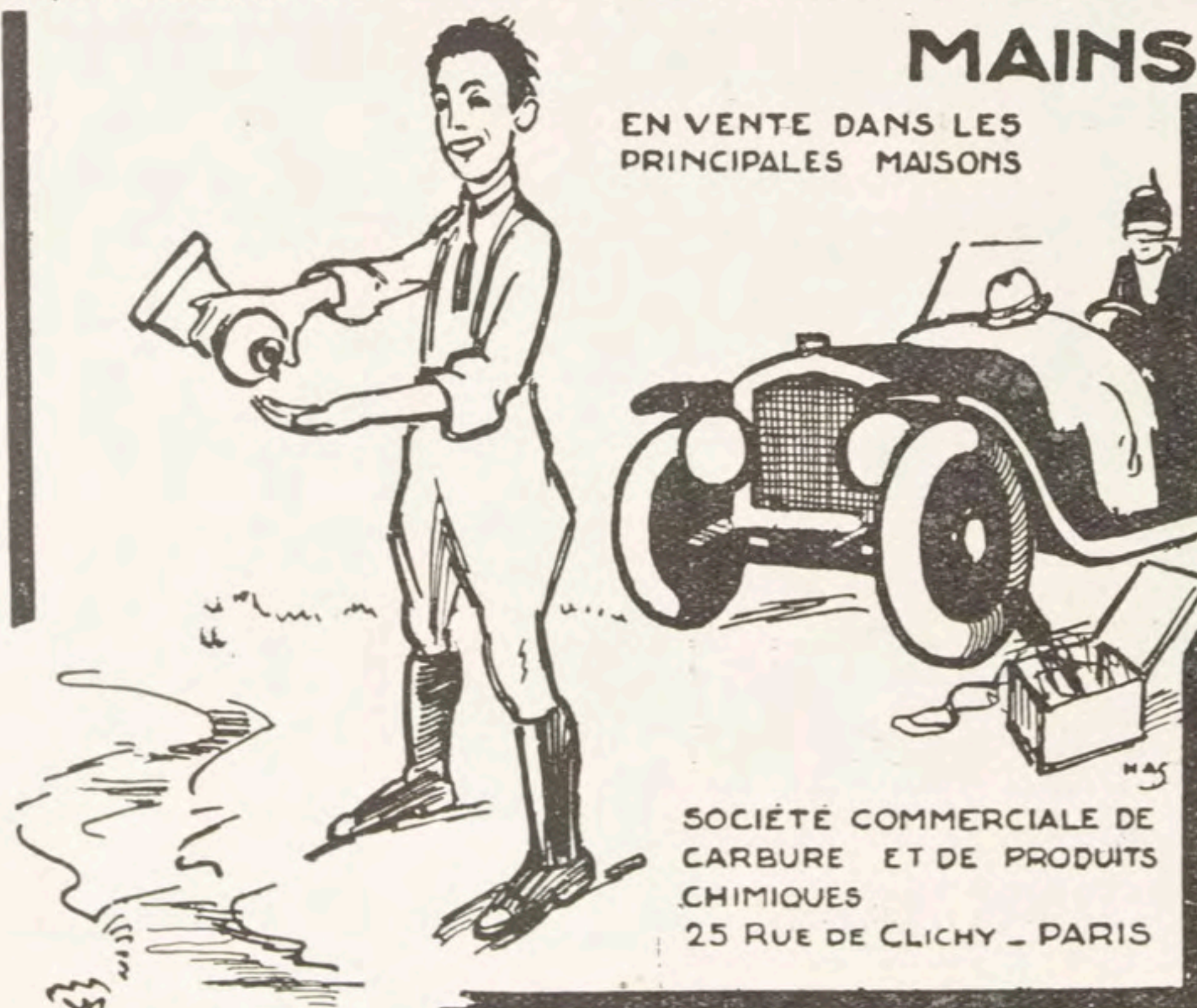
SAVON LIQUIDE EN TUBE POUR LES MAINS

Boit l'huile et la graisse — Merveilleux agent de propreté — Puissant antiseptique

Gros : SOCIÉTÉ COMMERCIALE DE CARBURE ET DE PRODUITS CHIMIQUES — 25, RUE DE CLICHY, PARIS

APRÈS LA PANNE LE
WESTROPOL

QUI NETTOIE ET DESINFECTE LES
MAINS



EN VENTE DANS LES
PRINCIPALES MAISONS

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DE
CARBURE ET DE PRODUITS
CHIMIQUES
25 RUE DE CLICHY - PARIS

TOUT LE
MONDE
SE SERT
DE



SOCIÉTÉ COMMERCIALE DE
CARBURE ET DE PRODUITS
CHIMIQUES
25 RUE DE CLICHY - PARIS

EN VENTE DANS LES PRINCIPALES MAISONS

WESTROPOL

INGÉNIEURS PEINTRES SPORTIFS.
AUTOMOBILISTES, MÉCANICIENS, ETC.,

NETTOYEZ ET DESINFECTEZ VOS MAINS —

démonstration qui n'est même pas hebdomadaire, même pas annuelle.

Démonstration. Spectacle. Deux choses tout à fait différentes de l'Education même. Les fêtes d'Education physique ne permettent aucun jugement. Les Championnats sont l'aboutissant d'un entraînement raisonné, mais ne donnent aucune idée de la partie didactique de cet entraînement. Si bien que, le 19 juin, il eût mieux valu, à notre sens, opter franchement et faire soit la reproduction intégrale de la leçon-type des écoles, ou bien « exhibitionner ».

Comme spectacle rien ne vaut l'ensemble et la masse. (Je vous donne ici non seulement mon impression, mais celle de Gémier et d'un certain nombre de compétences. — Dieu sait s'il en pointe aujourd'hui au firmament sportif!).

Si — sous un prétexte quelconque — on rassemble une foule pour la montrer à une autre foule : ensemble. C'est l'A. B. C. de l'Art d'épater les gens. Le mouvement de plein-pied, type suédois, constitue, avec l'école de compagnie ou de bataillon, l'idéal du genre. L'éducation du spectateur n'est pas encore assez poussée pour percevoir l'harmonieux effort d'un saut, le rush d'un sprinter, la détente du lancer. Et cela se conçoit d'autant plus facilement que seules les jeunes générations ont pratiqué le sport.

Tout ceci dit, M. Rey Golliet, directeur de l'Enseignement de la Gymnastique dans les écoles a droit aux félicitations plus qu'aux critiques : il réalise ce tour de force essentiellement français de faire beaucoup... avec rien. — D^r BELLIN DU COTEAU.

AVIRON

LE MATCH ROWING-MARNE VICTOIRE DE LA MARNE

Les journalistes ont parfois de bonnes idées, car on sera d'accord pour reconnaître que le rédacteur du *Sport*, de jadis, M. Philippe, ne fut pas trop mal inspiré lorsqu'il y a une quarantaine d'années, pour le moins, il proposa de fonder un match annuel entre les rameurs de Seine et de Marne.

(Les Régates scolaires, universitaires et militaires, la Traversée de Paris à l'Aviron et le match des Alliés sont des initiatives de trois journalistes.)

A l'époque de la fondation du match, le Rowing-Club de Paris et la Société Nautique de la Marne étaient les deux Sociétés parisiennes représentant les intérêts nautiques et sportifs sur le fleuve de Seine et la rivière de Marne.

La pensée des fondateurs, MM. Mantois, pour le Rowing-Club, et Philippe, pour la Marne, était de contribuer à l'institution, à Paris, d'une épreuve dont le modèle se trouvait à Londres, dans le fameux match des Universités d'Oxford et de Cambridge, dont on fêtera le centenaire avant dix années écoulées.

Le match Rowing-Marne est à présent parvenu à un âge respectable ; son cinquantenaire coïncidera avec le centenaire d'Oxford-Cambridge. S'il n'a pas encore conquis la brillante et très juste renommée du « Boat race » de nos voisins, c'est que les conditions dans lesquelles existent ces deux

épreuves ne sont pas les mêmes des deux côtés du détroit.

Les Collèges qui composent les Universités anglaises ont leurs membres sur place ; ils possèdent garages, bateaux et instructeurs. Les étudiants pratiquant l'aviron peuvent occuper leurs récréations sur l'eau. Des concours ont lieu à chaque « term », c'est-à-dire à chaque session, généralement en « Bumping races », la Cam et l'Isis ne se prêtant guère à des courses bord à bord, la Cam surtout avec son cours sinueux, sa faible largeur et un tirant d'eau qui descend par endroits jusqu'à seulement 50 centimètres.

En Seine et en Marne, les équipes du match sont composées de jeunes gens que leurs occupations quotidiennes retiennent toute la journée ; ils ne peuvent s'entraîner que le dimanche et quelques jours en semaine. le soir, ces exercices les forçant à se transporter à quelque distance de la capitale, à Joinville ou à Courbevoie et à supporter des dépenses qui finissent par être lourdes pour eux.

Et si les résultats entre le match Rowing-Marne et celui des Universités anglaises, qu'on ne saurait d'ailleurs comparer sans réserves de modestie, ne sont pas identiques, il est évident que les moyens diffèrent sensiblement.

Il faut encore remarquer, à l'avantage des Anglais, que leurs méthodes de préparation ne ressemblent pas tout à fait aux nôtres et qu'elles leurs sont supérieures, permettant de présenter de très bonnes équipes après cinq mois d'exercices continus. La préparation, en effet, commence à la rentrée d'octobre, alors que le match est disputé, sur la Tamise, la veille des Rameaux.

Le match Rowing-Marne, conclut en 1879, ne fut couru pour la première fois qu'en 1880 et seulement en outriggers à quatre rameurs juniors, les sociétés parisiennes ne possédant pas encore d'outriggers à huit rameurs. Mais à partir de 1882, les deux Sociétés ont toujours mis en ligne des équipes de huit rameurs avec barreur.

Le règlement de ce match a été plusieurs fois modifié, en ce qui concerne la composition des équipes. Tout d'abord, celles-ci pouvaient être formées des meilleurs rameurs de chaque Société ; par la suite, on voulut faire place à des nouveaux et on introduisit dans la convention des restrictions qui tantôt permettaient la participation de l'élément junior, tantôt excluaient les rameurs ayant gagné un certain nombre de fois le match. Ces modifications ne parurent pas heureuses et l'on est revenu à la liberté de la première convention. Ce sont les meilleurs des deux clubs qui se rencontrent entre Billancourt et Suresnes.

La guerre a forcément interrompu la chaîne de ces belles réunions printanières du rowing parisien, lesquelles ouvrent chaque année la saison des courses à l'aviron.

L'an dernier, les deux Sociétés contractantes, durement frappées par les événements, se trouvèrent dans la pénible nécessité de renvoyer la reprise du match à 1920. De nouvelles difficultés firent craindre un nouveau renvoi. Mais grâce à l'esprit sportif en honneur au R. C. P. et à la S. N. M., une nouvelle année ne fut pas perdue.

Les équipes se trouvèrent ainsi composées :

Rowing-Club de Paris :

	Age.	Taille.	Poids.
Ch. de nage. 1. E. Bourdon. . .	33	1,70	72
2. N. Baudechon. . .	28	1,72	70
3. J. Nalafosse. . .	35	1,78	76
4. R. Combarieu. . .	35	1,80	82
5. R. Regnault. . .	29	1,75	76
6. J. Guevas. . .	23	1,78	70
7. P. Bobin. . .	27	1,79	71
8. G. Chaussat. . .	30	1,72	70
Barreur. E. Keller. . .	30	1,66	55

Société Nautique de la Marne :

Ch. de nage. 1. G. Poix. . .	32	1,66	66
2. M. Bouton. . .	27	1,78	76

3. A. Richard. . .	27	1,73	70
4. R. Gault. . .	30	1,84	80
5. T. Cremnitz. . .	30	1,80	78
6. P. Rustan. . .	34	1,71	77
7. R. Cano. . .	27	1,71	71
8. C. Garnier. . .	32	1,70	71
Barreur. E. Barberolle. . .	58	1,56	55

La préparation fut forcément écourtée, surtout au Rowing-Club où la constitution de l'équipe fut assez laborieuse et plutôt tardive. Les anciens, comme les Métais, les Barrelet, les Monnot s'étaient retirés sous leur tente. De l'équipe de 1914, la dernière année du match avant la guerre, il ne restait plus que deux rameurs : Nalafosse, qui avait déjà disputé six fois le match et Baudechon, qui l'avait couru quatre fois. Chaussat a été des matches de 1912 et 1913 ; Regnault, de celui de 1913 seulement. Les quatre autres étaient des nouveaux.

Par contre, l'équipe de la Marne avait conservé nombre d'anciens ; cinq avaient couru le match en 1914 : Poix, Garnier, Gault, Richard et Rustan. Poix et Bouton, champions d'Europe de 1913, étaient aux deux premiers bancs, cette année. On se souvient que Bouton donna la nage aux quatre Français vainqueurs aux Régates Pershing. Ceux qui manquaient, dont deux victimes de la guerre, Bellen et Jean Fleutiaux, avaient été remplacés par Cremnitz qui donnait la nage au huit vainqueur de 1911, par Bouton déjà nommé et par Cano.

Le barreur de la Marne, Barberolle, est une célébrité du rowing qu'on désigne comme le « Prince des barreurs ». Nul n'a été plus adroit au gouvernail ; d'aucuns ont quelquefois critiqué cette trop grande habileté. Rameur de qualité, il a couru le match deux fois (1888 et 1889) et barré l'équipe bleu-blanc du match, une quinzaine de fois.

Cette année, malgré un temps peu encourageant, une foule considérable bordait les deux rives de la Seine entre Billancourt et Suresnes pour assister à la lutte des deux équipes rivales. Celle-ci fut intéressante en dépit de la supériorité évidente des Marnois, lesquels firent un très beau parcours et même une démonstration de belle nage. La victoire ne pouvait échapper aux bleu-blanc et elle leur demeura finalement, malgré un dernier et bel enlevage des bleu-rouge.

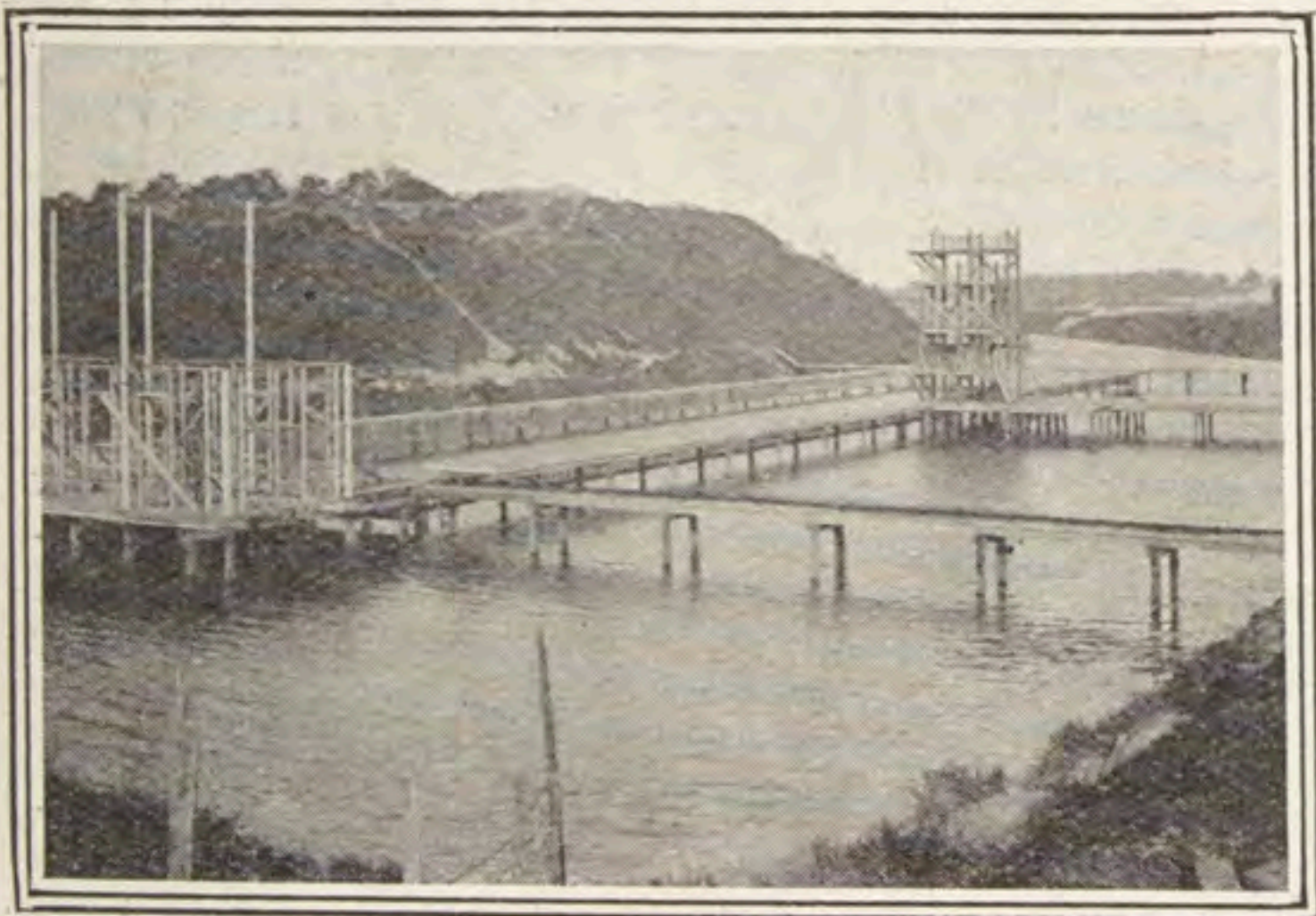
Le traditionnel lunch, à Suresnes, a réuni concurrents et invités. On y porta des toasts aux vainqueurs et aux vaincus, sans oublier le souvenir dû à ceux qui sont tombés glorieusement pendant la guerre.

A cette réunion assistaient quelques anciens, dont le capitaine d'entraînement de la Marne, M. Soulié, qui, comme junior, fut du premier match en 1880 ; MM. Monney et Rustan, portant allègrement leurs soixante-seize années, et ramant encore. Ils composèrent un deux célèbre et furent de la non moins célèbre « Haute-Seine » de 1874. MM. Money et Rustan coururent le premier match en huit outrigger, l'année 1882 et furent vainqueurs.

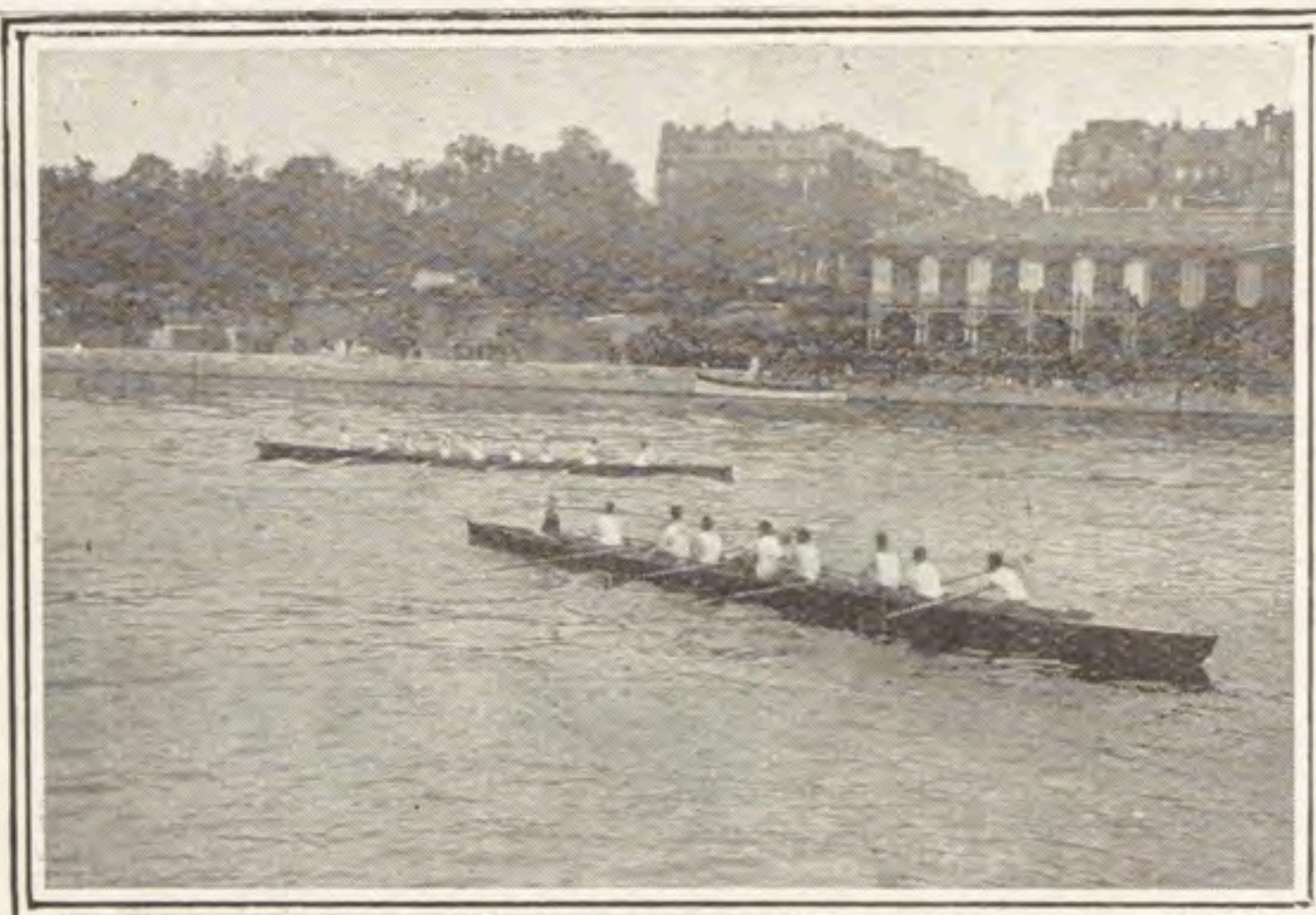
On a maintes fois fait la remarque que cette manifestation ne possède pas l'éclat qu'elle mérite et que ceux qui y prennent part n'y trouvent pas ce qui pourrait être un stimulant pour leurs successeurs dans la défense des couleurs des deux vieux Clubs.

En Angleterre, tout rameur des Universités qui est admis à faire partie de l'équipe du « Boat race » reçoit le titre de « bleu » ; il est bleu foncé s'il appartient à Oxford et bleu clair s'il est de Cambridge. Ce titre, il le conservera pendant toute son existence ; toujours il sera un « Old blue », c'est-à-dire un « Vieux bleu », et lorsqu'il quittera ce monde pour le grand voyage, — très tard, car les rameurs qui persévèrent vivent vieux — la nécrologie à laquelle il aura moralement droit rappellera son titre de bleu. C'est le titre le plus envié du rowing britannique.

Et puisque, toutes proportions gardées, le match Rowing-Marne est notre Oxford-Cambridge,



LA PISCINE OLYMPIQUE AMÉNAGÉE DANS LES FOSSÉS DES FORTIFICATIONS D'ANVERS, OU SE DISPUTERONT LES DIFFÉRENTES ÉPREUVES DES OLYMPIADES, DU 22 AU 29 AOÛT.



AU COURS DE LA JOURNÉE NAUTIQUE QUI A EU LIEU LE 9 JUIN À PARIS, DEVANT UN NOMBREUX PUBLIC, L'ÉQUIPE MILITAIRE BELGE A BATTU L'ÉQUIPE FRANÇAISE.



M^{me} MILLIAT, PRÉSIDENTE DE LA FÉD. DES SOC. FÉM. SP. DE FRANCE, GRANDE ADEPTE DE L'AVIRON, SPORT DANS LEQUEL, ELLE A ACCOMPLI DE NOMBREUSES PERFORMANCES.



L'ÉQUIPE QUI REPRÉSENTERA LA NORVÈGE AUX CONCOURS DE TIR DES OLYMPIADES.



LA POSE DU PREMIER DES 35.000 POTEAUX DE SIGNALISATION, OFFERT PAR DUNLOP, A EU LIEU LE 9 JUIN, A TRAPPES, A L'INTERSECTION DE LA ROUTE PARIS-BREST.



DE GAUCHE A DROITE : 1. JEAN WORSHER, CHAMPION DE BELGIQUE POUR 1920. 2. M^{lle} DE BORMAN, GAGNANTE DES CHAMPIONNATS DE BELGIQUE ET DU TOURNOI DU LÉOPOLD CLUB. 3. VAN LENNEP, UN DES MEILLEURS JOUEURS HOLLANDAIS.

pourquoi ne donnerait-on pas un titre comparable non pas aux rameurs des deux équipes, mais au moins à ceux des équipes victorieuses, sans oublier le barreur, bien entendu, et en donnant à cette institution un effet rétroactif ? Le Rowing-Club a le bleu foncé dans ses couleurs ; la Marne a le bleu clair dans les siennes.

Et les tenants de cette distinction pourraient être autorisés à porter sur le maillot un petit bout de ruban à la couleur bleue de leur club. Ce serait un encouragement, un sujet d'émulation dont le match profiterait certainement.

Les deux Clubs ont actuellement le même nombre de victoires. — E. TOULOT.

LA JOURNÉE NAUTIQUE DE PARIS

CETTE réunion fut, en somme, une exhibition, ce qui ne l'empêcha pas d'obtenir un grand succès de public ; au point de vue sportif et en tant qu'aviron, elle fut à peu près inexistante, par la raison principale et suffisante qu'elle fut organisée et exécutée en dehors et en opposition de toutes les règles et des statuts de la Fédération des Sociétés Françaises d'Aviron, à l'encontre de toutes les conventions concernant l'aviron et au grand préjudice des Régates Internationales de Paris, patronnée par le Conseil municipal de la capitale, annoncées pour le 13 juin et qui ont dû être remises au 11 juillet — mieux vaut dire : aux calendes grecques.

On a d'abord prétendu que cette réunion était l'œuvre du ministère de la Guerre. C'était une erreur. On en a ensuite attribué l'organisation à la Ligue Maritime. Celle-ci s'en est défendue, ne voulant pas même avoir l'air de se mettre en opposition avec la Fédération Française d'Aviron ; on lui a demandé un concours qu'elle n'a pas cru devoir refuser. C'était tout naturel.

Des équipes anglaises étaient inscrites aux Internationales de Paris ; celles-ci ayant été renvoyées (?), lesdites équipes ont été offertes à l'un des organisateurs de la réunion, qui s'est dérobé.

Le « clou » de la « journée » était un match militaire franco-belge. A une équipe belge de première force, parfaitement entraînée, on a opposé un huit français composé de débutants recrutés au dernier moment. C'était aller avec certitude à la défaite des militaires français. C'est ce qui s'est produit.

Les autres parties du programme comportaient des épreuves de natation et de canots à moteur, des courses de dames et de « berthons ».

La Seine, à Paris, sans circulation de bateaux à voyageurs, se prête assez bien, dans de certaines conditions, à des régates à l'aviron. Pourquoi le Comité des Régates Internationales de Paris, officiellement reconnu par la Fédération Française, le groupe des Sociétés parisiennes et la municipalité de Paris, comme le seul pouvoir organisateur des réunions autres que celles appartenant aux sociétés du groupe, n'a-t-il pas poursuivi, en faisant appel aux pouvoirs réguliers, sa journée des Internationales de Paris, même en acceptant tous les concours ? C'était l'intérêt général du sport nautique contre lequel aucune opposition n'eut été admise.

L'an prochain, il faut faire mieux et grouper tous les efforts des intéressés autour du Comité des Régates Internationales de Paris, réunir et même solliciter tous les concours de quelques côtés qu'on puisse les obtenir et, par une manifestation grandiose, faire du beau sport dans un brillant spectacle lui servant de cadre. Sportsmen et spectateurs profanes y trouveront leur agrément. Les initiateurs, les organisateurs, tous les vraiment dévoués y trouveront, par la satisfaction du succès, la seule récompense qu'ils sont en droit de désirer.

Résultats techniques.

6 juin. — Paris. Match France-Belgique militaire. — Belgique bat France.

TENNIS

(Voir p. 31. Les championnats de France de tennis.)

5 au 13 juin. — Championnats de France. — Finales : Simple messieurs ; Gobert bat Decugis, 6-3 + 3-6 + 1-6 + 6-2 + 6-3. Double messieurs ; Decugis-Germot battent Brugnion-Dupont, 6-3 + 6-4 + 6-3. Simple dames ; M^{lle} Lenglen bat M^{me} Billout, 6-1 + 7-5. Double dames ; M^{lles} Lenglen-d'Ayen battent M^{mes} Golding-Vaussard par 6-1 + 6-1. Double mixte ; M^{lles} Lenglen-Decugis battent M^{lles} Conquet-Dupont, 6-0 + 6-3.

GOLF

(Voir pages 16 et 17. Main droite et main gauche, par A. Castell, et page 19, la Coupe Fémina.)

LES GRANDES EPREUVES EN ANGLETERRE

LES grandes épreuves de golf en Angleterre ont pris fin. Elles ont été suivies, cette année, avec un intérêt tout à fait particulier. 1920 est la première année de véritable golf depuis 1914. Puis l'Amérique avait envoyé MM. W. Hagen et Barnes, ses deux meilleurs professionnels, pour concourir à Deal au championnat britannique.

C'est à Cleneagles, au plus récent golf d'Ecosse, que s'est disputé le premier des grands prix de l'année, celui du « Glasgow Herald ». Dans les éliminatoires E. Ray-Oxhey était en tête avec 151 points, ensuite Abe Mitchell (152), G. Duncan (153), J. Sherlock (156), J. Gassiat (156). Dans le match play qui a suivi les putts de A. Massy contre Tom Williamson ont fait sensation. A. Massy, après avoir battu Williamson et Butchart, est resté dans la finale contre George Duncan qui l'a battu avec 3 d'avance et 2 à jouer.

Le temps fut déplorable, quand on a concouru pour le prix de £ 500, de MM. Mc Vitié et Price à Lossiemonth. James Braid était premier avec un score de 292. Suivaient : Abe Mitchell (292), E. Ray (294), A. Massy (295), G. Duncan (296).

Trois mille personnes observaient, avec un intérêt passionné, la finale pour la Coupe des amateurs d'Angleterre à Munfield, où M. Cyril J. H. Tolley du « Oxford Team » s'est rencontré avec M. Robert Gardener, l'ex-champion amateur d'Amérique. La lutte était d'autant plus dramatique qu'elle décidait si le trophée devait rester en Angleterre ou non. Le match était au 36^e trou all square. M. Gardener a eu l'honneur de jouer le premier. Il a placé la balle à 15 yards — le trou étant à 209 yards — du drapeau. M. Tolley a placé la sienne à 4 yards. L'Américain a joué son putt et la balle s'est arrêtée à un mètre du trou. Il restait à M. Tolley un putt pour gagner le match et sauver la coupe. Il l'a gagné...

L'année 1920 est décidément celle de George Duncan. Son triomphe au prix du Daily Mail à Westward Ho où il a fait un score de record de 291 coups pour 72 trous (70 + 74 + 72 + 75) a été considéré, même par un maître comme J. H. Taylor, comme une performance incontestable. J. H. Taylor a dit qu'il n'avait rien vu de meilleur depuis trente ans qu'il joue. Seule la victoire de James Braid, dans le championnat de

Prestwick de 1908, pourrait y être comparée, mais les links de Prestwick ne sont pas aussi difficiles que ceux de Westward Ho. Suivaient après Duncan, avec une différence de 7 coups : Abe Mitchell (298), J. H. Taylor (301), James Braid (302).

Mais le concours, qui a comporté les péripéties les plus inattendues fut le grand championnat de Deal, les 30 juin et 1^{er} juillet. A la fin de la première journée, Abe Mitchell était en tête avec un score de 147 coups pour deux tours (74 + 73), ayant une avance de six coups sur Barnes, le joueur américain, et également sur Herd, l'élève professionnel de Combe Hill qui avaient tous les deux 153. Le score de Duncan était de 160 (80 + 80) comme celui de Laffite (Biarritz) (75 + 85). Hagen, l'espoir des sportsmen américains, avait 166.

Telle se présentait la situation dans la soirée du 30 juin. On considérait Abe Mitchell comme favori et George Duncan comme en dehors de toute possibilité de rattraper contre Mitchell 13 points, car on jugeait qu'il n'existait pas un être humain capable de donner à Mitchell 13 points sur 2 rounds.

Mitchell, le lendemain, débutait par une catastrophe. C'est seulement au sixième trou qu'il parvint à se reprendre un peu. Un moment on a pu croire qu'il pourrait obtenir pour le premier tour 81, il lui fallait 84. En attendant, l'Américain Barnes gagnait des chances. Après le premier round, il avait une avance d'un point sur Duncan, qui, dans une forme comme on ne l'avait guère vu, avait fait un score de 71. Mais voilà une nouvelle surprise : Holland, un professionnel presque inconnu, avait également fait 71. La situation devenait angoissante. Duncan était parti pour le dernier tour. Il a fait les 9 premiers trous en 35. Au dixième trou, il était dans un bunker, mais arrivait quand même à faire 4. L'incertitude se prolongea jusqu'au dix-huitième qu'il a joué malgré une mauvaise position après le drive, un pitch non réussi, en 5. Cela donna 72 et la décision. Il était *Open champion* avec 303. Suivaient : A. Herd (305), E. Ray (306), A. Mitchell (306), Holland (308), J. Barnes (309).

La victoire de G. Duncan a ceci d'encourageant pour les joueurs qu'elle représente le triomphe de la science. Duncan a aujourd'hui, non seulement le style le plus aisé et le plus brillant, il a aussi le style le plus classique et là est sa supériorité sur Mitchell qui est très doué, mais qui est un joueur d'instinct. — A. C.

LA COUPE FEMINA

LE 29 juin s'est disputée la Coupe Fémina (scratch réservée aux dames françaises), offerte par notre directeur. Cette épreuve avait réuni vingt concurrentes. M^{lle} de Bellet a remporté une éclatante victoire, faisant le parcours en 78. Elle a fait, notamment, les neuf premiers trous en 36, ce qui est tout à fait exceptionnel, même pour les meilleurs joueurs. M^{lle} Leitch, qui avait gagné le championnat en 1914, sur un parcours moins difficile, avait additionné les coups qu'elle avait faits dans la finale (qui se jouait par « trous »), et son total était de 80.

Voici les détails de la carte de jeu de M^{lle} de Bellet : Trous de départ : 4, 4, 4, 5, 4, 3, 5, 3, 4 égalent 30. Trous d'arrivées : 3, 5, 5, 4, 6, 3, 5, 5, 6 égalent 42.

M^{lle} de Bellet, dans les dernières parties qu'elle a jouées, a montré qu'elle ne cessait de progresser d'une façon remarquable. M^{lle} Leitch, la championne d'Angleterre, ne l'avait battue au Touquet qu'au treizième trou, et son jeu à la Boulie a été encore supérieur à sa forme du Touquet.

Voici les autres résultats : 2^e, M^{lle} A. Marcot (Golf de Compiègne) 102 ; 3^e, M^{me} S. Maneuvrier, P. Saubéran, M^{lle} E. Durand, ex-æquo ; M^{me} H. Weinbach, la comtesse A. de Gontaut-Biron et M. Delagrave, ex-æquo ; M^{lle} Balézeaux, M^{lle} M. Barre et M^{lle} Levylier, ex-æquo ; M^{me} F. Foucher, M^{me} J. Focheder, M^{me} Herz.

VOYAGES EN SUISSE

Renseignements
Brochures, Billets

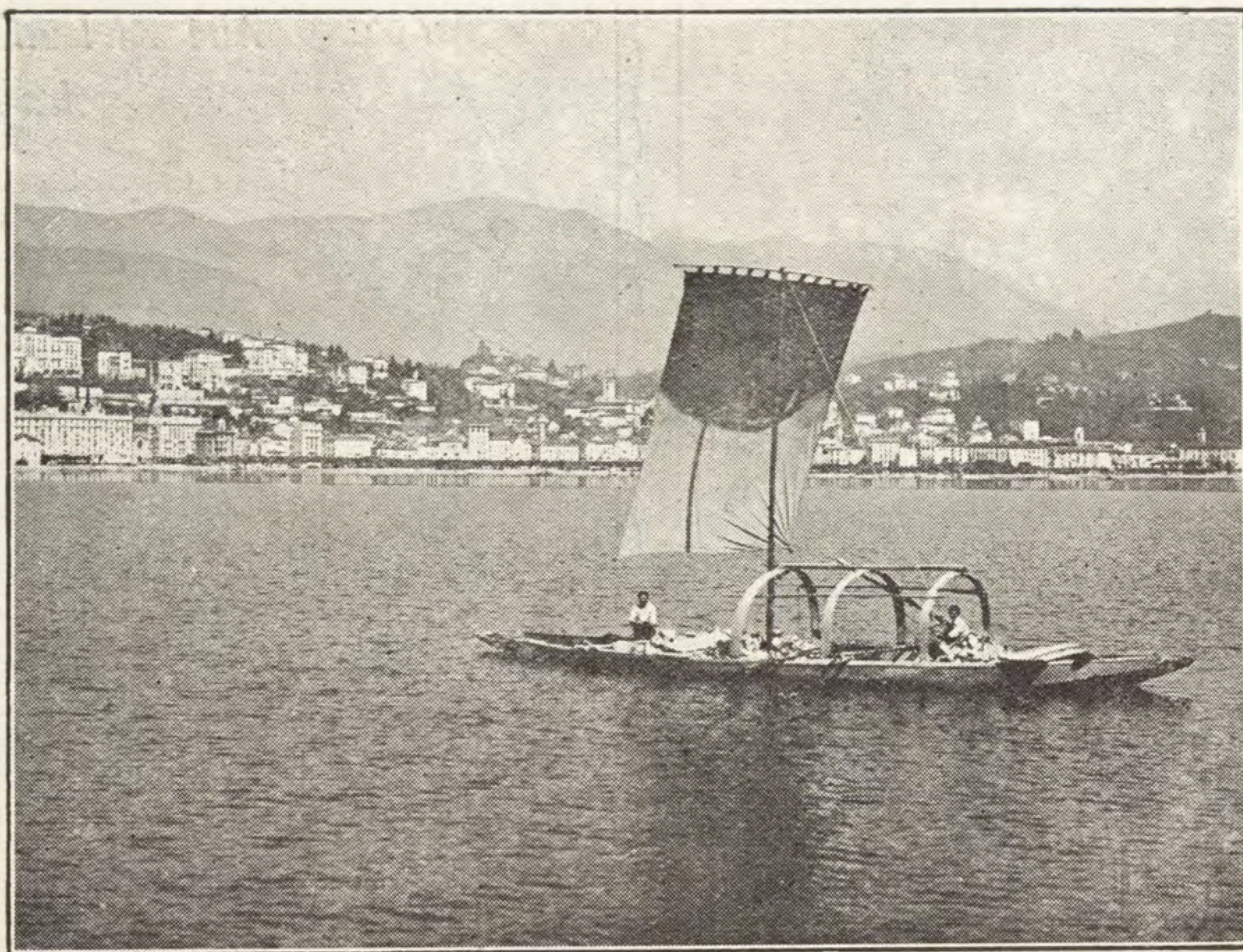
PAR

L'AGENCE OFFICIELLE

DES

CHEMINS DE FER
FÉDÉRAUX

20, rue Lafayette
PARIS



LUGANO

(Phot. Wehrli S.A. Kilchberg Zurich.)

L'ÉTÉ EN SUISSE

Renseignements
gratuits sur les séjours
et stations de la Suisse

FOURNIS PAR

L'OFFICE SUISSE

du Tourisme à ZÜRICH

et par sa Succursale de

LAUSANNE

Place Saint-François

ALPES BERNOISES

Visitez le Massif

LE PLUS IMPORTANT DES ALPES

LAC DE THOUNE

et ses stations climatiques. 120 hôtels. Bains du lac. Canotage. Pêche. Aviation. Excursions de montagnes. Funiculaires.

INTERLAKEN

Station climatique. Climat subalpin. Saison Avril-Octobre. Casino. Nouvel Etablissement thérapeutique. Sports. Promenades à plat. Forêts. Repos. Distractions.

GRINDELWALD WENGEN - MURREN LAUTERBRUNNEN

Convalescence. Repos. Sports. -- Chemins de fer. Schynige Platte et Jungfrau. Prospectus par le Bureau de renseignements d'Interlaken.

LAC DES QUATRE-CANTONS

Contrée réputée par la beauté et la variété de ses sites sur la ligne du Saint-Gothard.

LUCERNE

Métropole d'Etrangers sur la ligne internationale du Saint-Gothard.

ENGELBERG

1.019 m. s/M. Station d'altitude de 1^{er} ordre, reliée au lac des Quatre-Cantons par le chemin de fer électrique Standsstad-Engelberg. Prospectus par le Bureau de renseignements.

LES GRISONS

Célèbres stations climatiques et balnéaires aux altitudes de 800 à 1.800 mètres. Chemins de fer Rhétique, de la Bernina et de Coire à Arosa. Funiculaires de Schatzalp-Davos et de Muottas-Murail (Haute-Engadine).

ST-MORITZ-LES-BAINS ENGADINE

La perle des Alpes. Tous les sports. Clientèle choisie. Cures. Bains ferrugineux très réputés. S'adresser au Bureau de renseignements Saint-Moritz-Engadine.

AROSA

1.800 m. L'Espérance des tuberculeux. Chemin de fer électrique de Coire à Arosa.

DAVOS

1.500 à 1.800 mètres. 7.000 lits. Station climatique d'altitude pour toute l'année.

FLIMS

Alt. 1.150 m. 1.400 lits. Végétation renommée. Forêts superbes. Bains de lac à pin (20° C). Hôtels de tout ordre. Villas meublées. Bureau de renseignements.

RAGAZ

Station balnéaire renommée par ses eaux thermales. Sur la ligne ferrée Zurich-Coire. Gorges de la Tamina. Excursions. Saison Avril à mi-Octobre. Brochures par le Bureau de renseignements.

BADEN-LES-BAINS

Sources thermales sulfureuses renommées. Kursaal avec grand parc. Orchestre. Théâtre.

Envoi de prospectus gratuits
par la Direction des Bains.

LAUSANNE

Lac Léman, sur la ligne internationale du Simplon. Centre d'instruction et d'éducation. Nombreuses excursions. Envoi de tous renseignements et du Guide de Lausanne (40 hôtels, 100 pensions, 100 écoles) par le Bureau de renseignements, Galeries du Commerce, Lausanne

BEX-LES-BAINS

Ligne du Simplon. Alpes Vaudoises.

GRYON - VILLARS - CHESIÈRES

Chemin de fer électrique. Bex - Villars - Bre-taye. Bains salins, Stations climatiques. Séjour de montagne.

CHATEAU D'OEX ^{SUR} MONTREUX

Altitude 1.000 m. Pas de brouillard. Tennis renommés. Excursions variées. Bureau de renseignements.

LOECHE-LES-BAINS

Canton du Valais. Altitude 1.411 m. Au pied du célèbre "Passage de la Gemmi" et du "Torrenthorn" le Righi du Valais. Vingt sources sulfatées calciques, radio-actives. Température 51°. Chemin de fer électrique de Loèche C.F.F. station de la ligne du Simplon. Prospectus par société des Hôtels et Bains.

VIEGE - ZERMATT - GORNERGRAT

Lignes conduisant à Zermatt et au pied du Cervin, station de chemin de fer la plus élevée de l'Europe. Panoramas grandioses sur les immenses glaciers. Centre d'excursions et d'ascensions.

LUGANO

Région la plus ensoleillée de la Suisse. Station méridionale de premier ordre. Kursaal.

ZÜRICH

La ville la plus importante de la Suisse. Situation superbe aux bords du lac de Zurich. Séjour agréable. Distractions variées. Grand centre d'excursions.

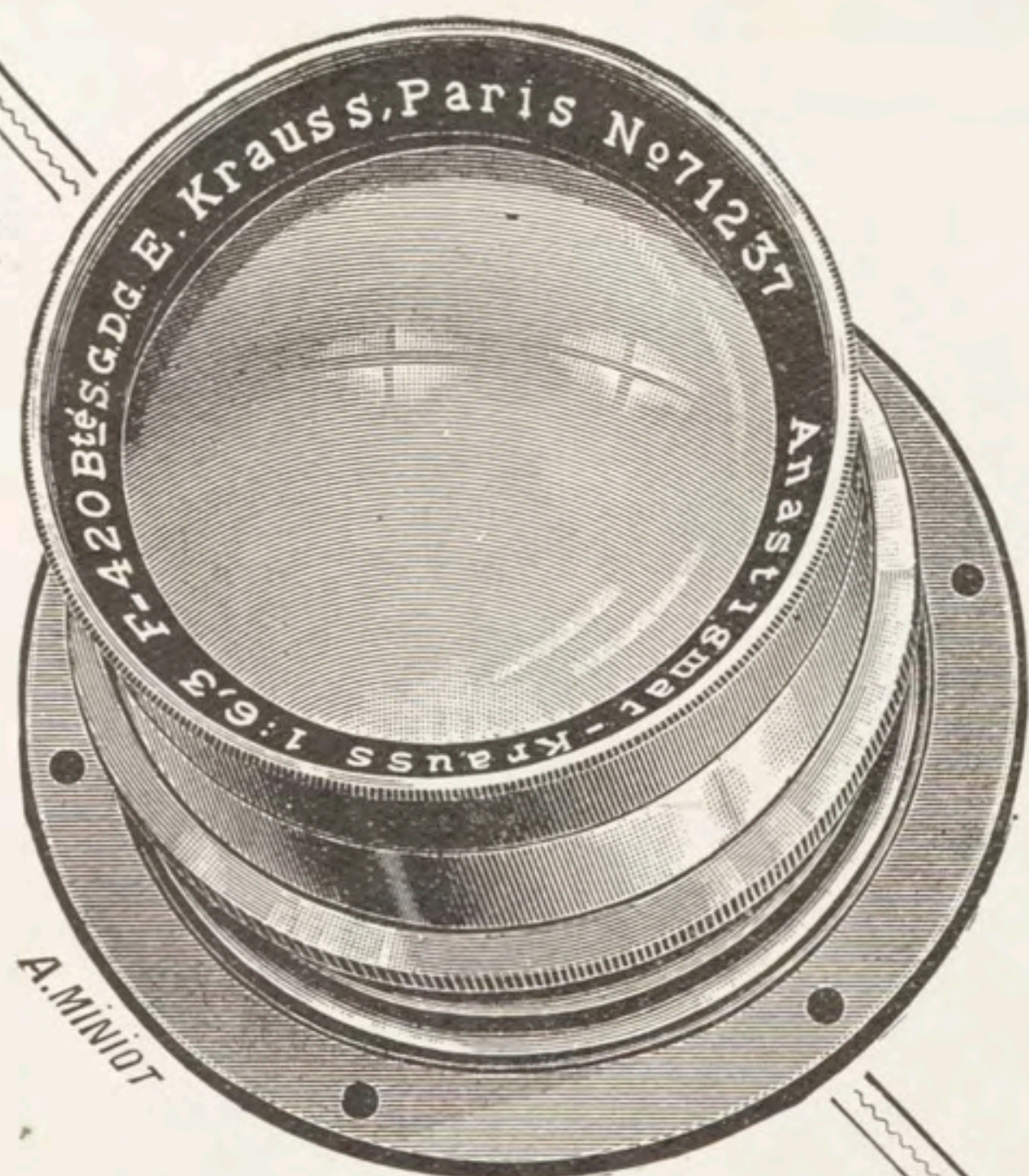
Universellement

connus

les

merveilleux

objectifs



KRAUSS TESSAR

sont montés sur les meilleurs
appareils photographiques

CATALOGUE **E. KRAUSS** 18, Rue de Naples
gratis et franco — PARIS —



Ah! Ah! Ah! les mites,
les mouches, les moustiques...

Leur destruction est certaine et rapide par le

SEL OZOHONE et L'OZOHONE LIQUIDE

Afin de conserver à l'abri des mites les effets, fourrures,
tentures, literies, laines, plumes, tapis, bien broser
les objets à conserver et saupoudrer de SEL OZOHONE.

Prix du sel Ozohone, la boîte : 3 fr. 50 ; la 1/2 boîte : 2 fr. 50

Pour la destruction des mouches, moustiques et toutes vermines, employer l'ozohone liquide.

Le litre : 13 fr. ; 1/2 litre : 7 fr. 50.

S'emploie à la dose de 4 cuillerées à soupe par litre d'eau, pour lavages et pulvérisations.

L'OZOSENTEUR

Appareil régénérateur de l'air vicié.

DÉSINFECTEUR et PURIFICATEUR :: HYGIÉNIQUE :: AUTOMATIQUE

pour Chambres à coucher et de malades,

- Cabinets de toilette, Bureaux, Ateliers, -

- Water-Closets, et tous endroits habités -

par l'emploi de

L'OZOPINTIME

L'OZOPINTIME purifie, désinfecte, rafraichit
et renouvelle l'air.

Antiseptique et désinfectant concentré, se place
au premier rang de tous les produits similaires.

L'OZOPINTIME est adoptée par les Sanatoriums,
les Crèches, les Pouponnières,
pour ses vertus balsamiques et antiseptiques.

PRIX DES APPAREILS A ÉVAPORATION

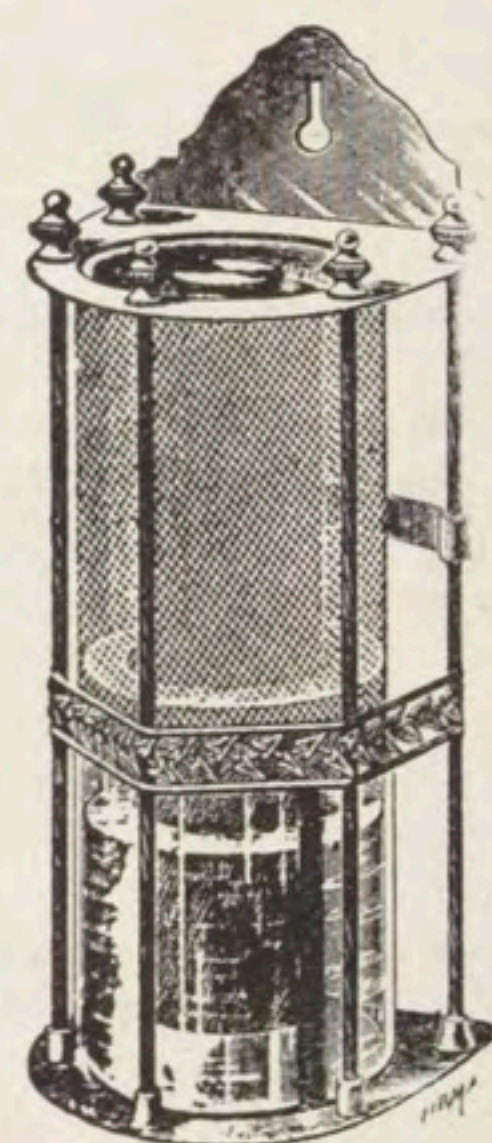
Métal nickelé simple 9 fr.

Cuivre doré ou nickelé à colonnes 15 fr.

PRIX DE L'OZOPINTIME

Le litre : 12 fr. 50.

1/2 litre : 7 fr.



Cet appareil peut se poser ou s'accrocher à volonté.

Adresser
les commandes : 18, rue Duphot (face la Madeleine) PARIS.

MONTRES 8 JOURS

"POUR AUTOMOBILE"

de la Grande Marque Française

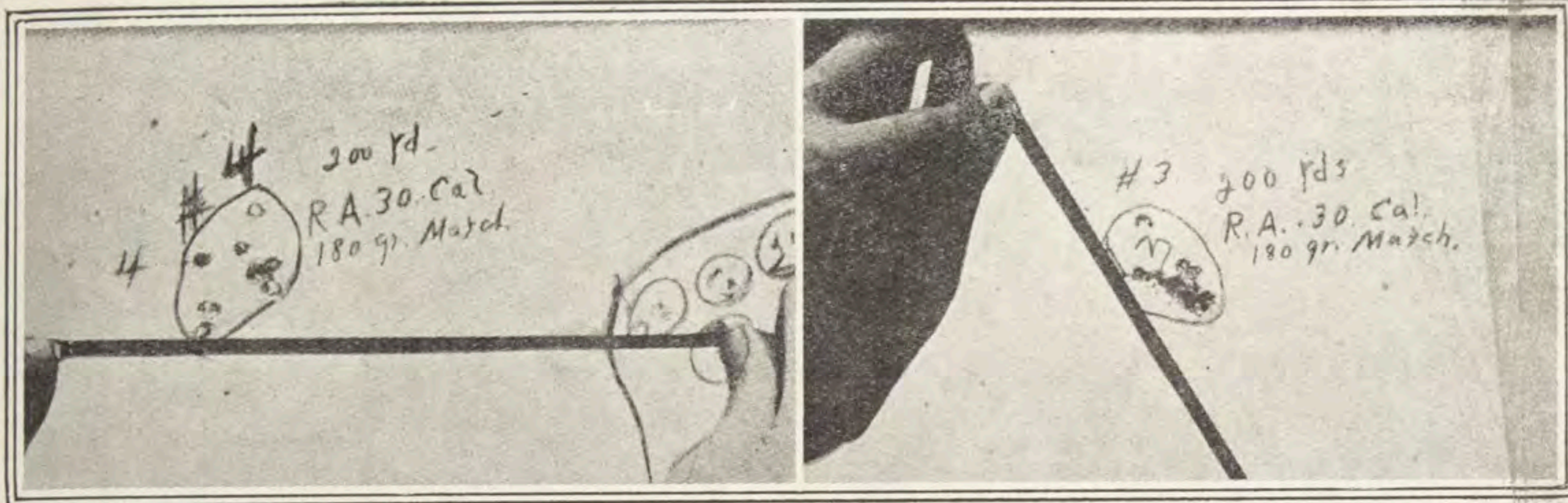
LIP

Concessionnaires exclusifs pour la France

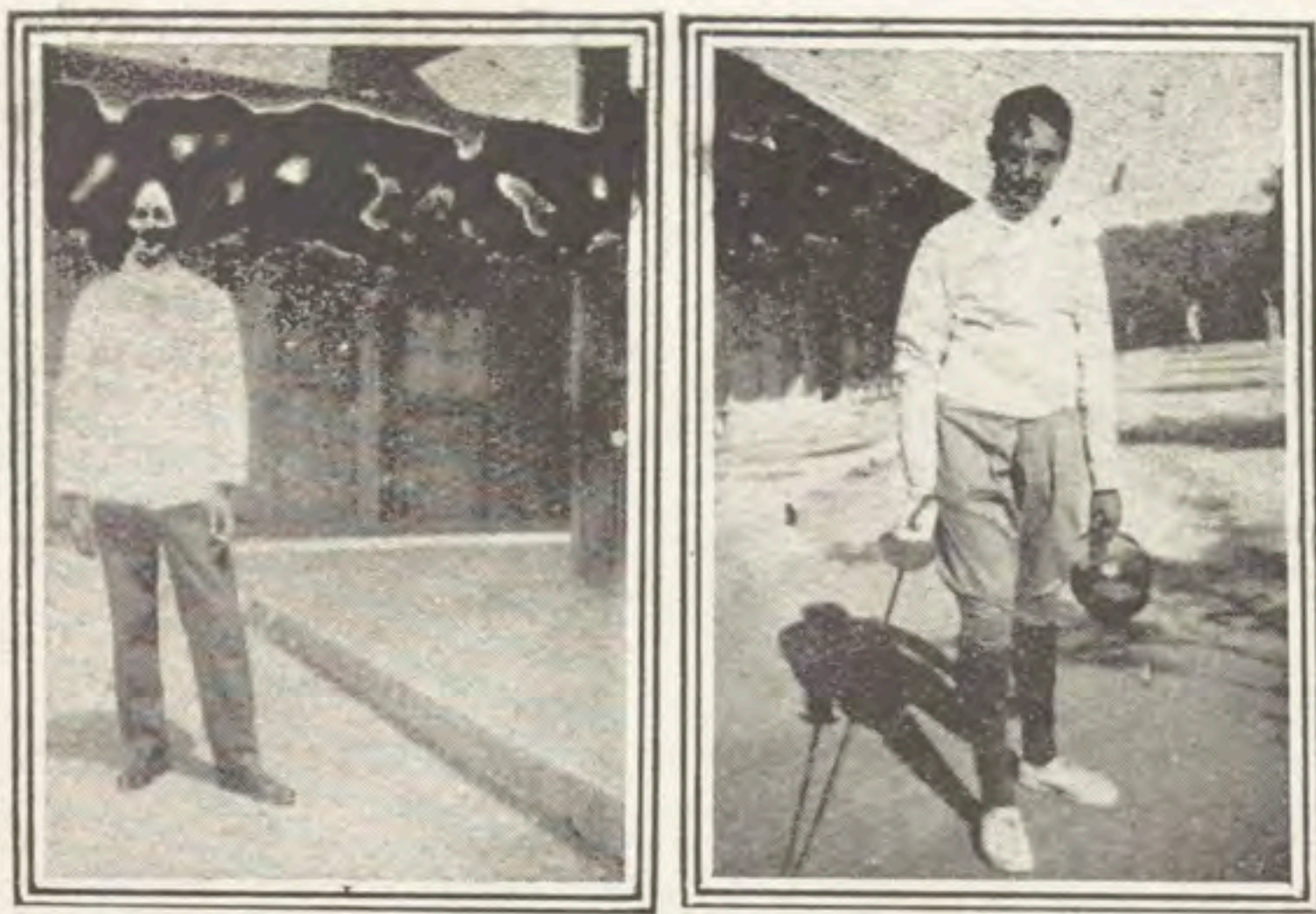
ANZANI & ROBIN

Fournitures générales pour Automobiles

6, Place du Combat, 6, PARIS (XIX^e) -:- Tél. : NORD 82-79



2 GROUPEMENTS DE 10 BALLE CHACUN A 200 YARDS, FAITS PAR LE CAPITAINE CROSSMAN, A L'ÉTAU AVEC LES ARMES DESTINÉES A L'ÉQUIPE AMÉRICAINE DES JEUX OLYMPIQUES 1920.



ARMAND LAFITTE, DU LYCÉE ADJUDANT HORGUY DE LA DE CASABLANCA, CHAMPION GARDE NOIRE, CHAMPION SCOLAIRE DU MAROC 1920. D'ÉPÉE DU MAROC 1920.

SPORTS FÉMININS

LES CHAMPIONNATS SCOLAIRES

CHACQUE mois, c'est un nouveau triomphe à l'actif de la Fédération des Sociétés Féminines Sportives de France que nous avons la joie d'enregistrer. Les premiers championnats féminins interscolaires se sont disputés au Stade Elisabeth, le 20 juin, devant une assistance considérable, choisie et enthousiaste, ce qui prouve l'intérêt pris par le public à ces sortes de manifestations. Le nombre des concurrents était également incroyable pour un début : 122 jeunes filles avaient envoyé leur engagement. Il est à remarquer que les gagnantes des épreuves appartenaient à des écoles bien différentes, ce qui prouve combien l'entraînement est partout poursuivi avec ardeur et intelligence.

Encouragée par ce succès, la F. S. F. S. F. a décidé, avec le concours de la Ligue des Jeux et Sports à l'Ecole, d'organiser des cours gratuits de culture physique et de sports tous les jeudis matins au Stade Brancion, de 9 heures à midi, pour toutes les jeunes filles des écoles de la ville de Paris, sous la direction de Suzanne Liébrard, l'athlète complète. Dès la première réunion, 88 fillettes s'étaient rendues à l'invitation. Cette initiative utilitaire donnera sans nul doute de brillants résultats.

Donnons les résultats des championnats de France interscolaires en les comparant aux records de France tels qu'ils étaient établis le 1^{er} juillet 1920, car je ne doute pas qu'aux championnats de France féminins du 11 juillet plusieurs d'entre eux soient battus :

Hauteur avec élan.

Juniors (au-dessous de 16 ans) : M^{lle} Tourbier (Ec. Sophie-Germain), 1 m. 25.

Seniors (de 16 à 20 ans) : M^{lle} Maugard (Coll. Chartres), 1 m. 25.

(Record : M^{lle} Fercocq, 1 m. 37.)

Longueur avec élan.

Juniors (au-dessous de 16 ans) : M^{lle} Beneyton (Ec. Jules-Ferry); De Vinime (Ec. de Saint-Cloud); Boullissière (Lyc. de Versailles), 3 m. 90.

Seniors (de 16 à 20 ans) : M^{lle} Schlessler (Lyc. Mo- lière), 4 m. 03.

(Record : M^{lle} Gorget, 4 m. 66.)

Hauteur sans élan.

Juniors (au-dessous de 16 ans) : pas disputé.

Seniors (de 16 à 20 ans) : M^{lle} Valade (Ec. rue du Poitou), 1 mètre.

(Record : M^{lle} Suzanne Liébrard, 1 m. 035.)

Longueur sans élan.

Juniors (au-dessous de 16 ans) : M^{lle} Beneyton (Ec. Jules-Ferry), 2 m. 19.

Seniors (de 16 à 20 ans) : M^{lle} Lallement (Hautes Etudes), 2 m. 14.

(Record : M^{lle} Suzanne Liébrard, 2 m. 36.)

Javelot.

Juniors (au-dessous de 16 ans) : M^{lle} Wirth (Lyc. Lamartine), 26 m. 90.

Seniors (de 16 à 20 ans) : M^{lle} Lallement (Hautes Etudes), 31 m. 10.

(Record : M^{me} Gouraud-Morris, 35 m. 25.)

Poids.

Juniors (au-dessous de 16 ans) : pas disputé.

Seniors (de 16 à 20 ans) : M^{lle} Marlot (Ec. Ens. Tech.), 10 m. 71 s.

(Record : M^{me} Gouraud-Morris, 15 m. 14 s.)

60 mètres.

Juniors au-dessous de 16 ans) : M^{lle} Cornier (Ec. rue Lafontaine), 9 s. 2/5.

Seniors (de 16 à 20 ans) : pas couru.

80 mètres.

Juniors (au-dessous de 16 ans) : pas couru.

Seniors (de 16 à 20 ans) : M^{lle} Maugard (Coll. Chartres), 11 s. 2/5.

(Record : M^{lle} Suzanne Liébrard, 10 s. 4/5.)

83 mètres haies.

Juniors (au-dessous de 16 ans) : M^{lle} Tourbier (Ec. Sophie-Germain), 15 s. 4/5.

Seniors (de 16 à 20 ans) : M^{lle} Marlot (Ec. Ens. Tech.), 17 s. 2/5.

(Record : M^{lle} Delapierre, 14 s. 4/5.)

300 mètres.

Juniors (au-dessous de 16 ans) : pas couru.

Seniors (de 16 à 20 ans) : M^{lle} Enve (Lyc. de Rouen), 52 s.

(Record : M^{lle} Suzanne Liébrard, 48 s.)

1.000 mètres.

Juniors (au-dessous de 16 ans) : pas couru.

Seniors (de 16 à 20 ans) : M^{lle} Marlot (Ec. Ens. Tech.), 4 m. 10 s.

(Record : M^{lle} Guéry, 3 m. 27 s. 1/5.)

Ce tableau comparatif montre les belles performances accomplies par les jeunes scolaires dès leurs premiers championnats. Il est certain que la création de notre Coupe de la Lycéenne Complète exercera une émulation salubre et qu'avant peu le nombre des universitaires sportives deviendra tel que des éliminatoires devront être disputées dans tous les grands centres de France.

D'ailleurs le succès de la F. S. F. S. F. croît chaque jour : le Président de la République d'une part vient de lui accorder son haut patronage et d'autre part sans cesse de nouvelles sociétés demandent leur affiliation. Le sport féminin est entré dans nos mœurs. Il y restera pour le plus grand bien de notre race. — JEANNE MAY.

TIR

LES ÉLIMINATOIRES POUR ANVERS

LA période des concours est commencée, virtuellement du moins. L'épreuve éliminatoire destinée à désigner une équipe pour les olympiades d'Anvers s'est en effet tirée à Maisons-Laffitte le 13 juin. Je n'aime pas beaucoup le 13 ! (tant mieux pour ceux qui ne sont pas superstitieux); ce qui me plaît davantage, c'est que les tireurs on déclaré les munitions beaucoup meilleures qu'on ne s'y attendait. C'était, paraît-il, un lot de cartouches triées. Mais hélas ! pour fusil 86... toujours. Cela nous permettra sans doute de faire figure honorable. Pour ce qui est de vaincre, c'est une autre affaire!...

Notre vieux fusil est vraiment la « tunique de Nessus » du tir français... Quoi qu'il en soit, l'équipe se composera (sauf remaniements pour indisponibilités ou autres causes) comme suit : Paroche, Roes (le connigman Roes est un élève de Violet), Henry, Percy, Reynier, Colas, Rumeau Macaigne Angelini, Parmentier, Durand, Thomas, Mayeux, Saulnier.

Et Johnson ? direz-vous. S'il n'est pas qualifié d'office, le champion du Monde n'ira pas risquer sa couronne dans cette aventure. Je m'en consolerai à vrai dire facilement.

Il en serait différemment si nos fusils 86 tirés au « machine-rest » étaient susceptibles de faire des groupements comme ceux que nous reproduisons ci-dessous. Mais quand verrons-nous cela ? Quand verrons-nous deux groupes de 10 balles 86 D ; à 200 yards dans 53 mm. 8 et 46 mm. 4 respectivement !!!

Et cependant c'est le travail des Springfield que le capitaine Crossman met au point à Miami pour l'équipe américaine...

Je doute que toute la science de P. Colas, toute son ardeur à extraire de notre vieux fusil et

de son antique munition « tout ce qu'ils ont dans le ventre », arrivent jamais à un pareil résultat.

Et s'il y parvenait d'ailleurs, cela prouverait simplement la supériorité du susdit comme metteur au point. Ce serait l'équivalent d'une victoire cycliste remportée avec un tricycle contre une bicyclette. — BULL'S EYE.

REVUE DES JOURNAUX ÉTRANGERS

ARMS and the Man consacre la plus grande partie de ses numéros d'avril et mai au compte rendu des matches pour le championnat d'Amérique en stands couverts et armes de précision à 25 yards (22 m. 75).

Nous rappelons que ce match se tire par équipes de 10 tireurs en plusieurs séances où les 5 meilleurs tirs de chaque équipe sont seuls retenus. Les télescopes sont autorisés, la position est libre, mais la double détente est interdite (on ne sait pourquoi !).

Le 10 de la cible est, avons-nous dit à propos de la victoire du Denver City Rifle Club, l'année dernière, *beaucoup trop grand*. Pour permettre à nos lecteurs d'en juger, nous reproduisons ci-dessus à la même échelle le centre du carton de match américain et le centre d'un carton très ordinaire 58/60 fait à 25 yards en France, au PISTOLET, *debout à bras franc*, mêmes munitions 22 l. r.

On ne tire pas en France la carabine à 25 yards, mais il est admis à toutes les distances qu'à égalité de conditions — debout à bras franc et « open sights » — le 10 du carton de pistolet doit être au moins le DOUBLE en diamètre de celui de carabine. Cela correspondrait donc *dans ces conditions* à 9 mm. (le 10 français ayant 18), or, le 10 américain a 12 mm. 7 et qui plus est ! les Américains tirent dans ce grand dix, couchés et avec télescope.

C'est de la sorte que le Quinpiac rifle Club de New Haven (Connecticut) a gagné le championnat cette année avec un score de 9.991 sur 10.000 ; et les Américains de s'écrier : « No such shooting has been done since the invention of Gunpowder » (jamais on n'a fait un tel tir depuis l'invention de la poudre !)

Il faut vraiment que nous n'aimions pas les succès sportifs en France pour nous obstiner à matcher les Américains aux armes réglementaires où il nous sont supérieurs alors qu'en haute précision ils ont tant à apprendre des Européens !... — BULL'S EYE.

HOCKEY

FIN DE SAISON

LA saison de Hockey est terminée. Elle a vu la victoire du Stade Français dans le Championnat de France, et la Coupe Tunmer, Coupe de consolation, a consolé et encouragé les vaillants membres du Paris Université Club.

Les Jeux Olympiques sont la grande préoccupation estivale de nos hockeyers. Va-t-on, comme le préconisaient à tort, à mon avis, certains dirigeants, faire jouer tout l'été, deux ou trois fois par mois, deux onces de fortune ? ou au contraire, donner campo à nos espoirs pendant deux mois pour leur faire subir, en août, un entraînement intensif, le soir, deux ou trois fois par semaine, entraînement au hockey, entraînement raisonné et complété par de la course à pied et de la culture physique ; j'estime, pour ma part, que cette solution est la meilleure et devra être plus fertile en résultats. Que le succès récompense nos hockeyers à Anvers. — ANDRÉ BARAST.



LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE DEMI-FOND, S'EST DISPUTÉ LE 6 JUIN, AU PARC DES PRINCES. SÉRÈS, DÉTENTEUR DU TITRE REMPORTAIT A NOUVEAU LA VICTOIRE DEVANT LÉON DIDIER, HENRY FOSSIER, M. BROCCO ET BERTHET. MIQUEL ET LARRUE QUI AVAIENT PRIS LE DÉPART ABANDONNÈRENT. SÉRÈS COUVRAIT LES 100 KIL. EN 1 H. 25 M. 51 S. DE GAUCHE A DROITE : 1. LE DÉPART. 2. SÉRÈS APRÈS SA VICTOIRE. 3. SÉRÈS, BERTHET ET BROCCO PENDANT LA COURSE.

CYCLISME

LE TOUR DE FRANCE

Pour la quatorzième fois se dispute la grande épreuve, l'épreuve qui dure quatre longues semaines et qui, chaque jour, passionne tout ce que la France compte de sportif. Les 5.600 kilomètres de parcours à travers les régions les plus diverses en font une course immense. Les quinze étapes de ce quatorzième Tour de France forment chacune une course bien distincte, de la première à la dernière les difficultés ne font qu'augmenter. La première déjà est rude et, à chacune des suivantes, s'ajoute encore la fatigue. Par quinze fois les rois de la route partiront ainsi avec au cœur, sinon l'espoir de vaincre, tout au moins la volonté farouche de finir en bon rang.

L'an dernier, le déchet fut formidable. L'épreuve déjà si souvent fois remaniée l'était encore et était rendue plus pénible par la nouvelle réglementation. Tous les coureurs partirent sous la formule isolés, plus de luttes de marques, non pas seulement parce que presque toutes avaient fondu leurs intérêts, mais aussi parce que le nouveau règlement ne voulait pas en faire état. Le coureur partait comme pour se rendre à l'entraînement en emportant le nécessaire pour aller jusqu'au contrôle de ravitaillement. Donc les routiers avaient interdiction de se rendre entre eux des services et bien plus encore défense absolue leur était faite de recevoir des soins des étrangers. Pas d'aide, pas d'échanges de nourriture, l'isolement absolu.

Cette année, le même règlement est appliqué. Une seule modification y est apportée et celle-ci est presque toute une révolution dans le Tour de France. Avant la guerre et en 1919 encore, l'interdiction de changer de bicyclette était formelle. En 1914, Petit Breton était victime de cette défense ; seul depuis le départ de la course, Petit Breton luttait contre la redoutable coalition d'une équipe formidable. Grâce à ses multiples qualités, il était encore second du classement général à l'avant-dernière étape et il espérait finir premier à Paris. Un accident de machine le força à abandonner et le malchanceux rentra après quatre semaines d'efforts ayant perdu tous les résultats acquis par cet accident. En 1919, Christophe, en tête du classement, brisa sa fourche et perdait la première place. Le règlement de cette année prévoit les changements de machines, et d'un seul coup toute la formule de la course se trouve transformée. Fini, l'épreuve d'endurance des machines, il n'existe plus que la course essentiellement sportive et, cette fois, c'est la valeur musculaire et morale du coureur qui comptera et non pas la solidité de la fabrication.

Mais ce changement de machines ne peut s'effectuer que sous certaines conditions et ce sont justement ces conditions qui permettent de conserver aux petits coureurs les mêmes avantages que ceux qui sont « à marque ». Le règlement, en effet n'autorise que les changements de machines qu'à la condition expresse que la bicyclette empruntée soit d'une marque différente de celle montée par le coureur accidenté.

Cette année, on le voit, les organisateurs se sont attachés à donner à chacun des chances égales et, parmi la sélection des arrivants, il n'y aura que des routiers de toute première valeur.

Car combien sur les 113 partants en arrivera-t-il à Paris ? Combien de ces espoirs s'effondront en route ? Que de rêves, que de chimères anéantis par la malchance et aussi par la trop grande confiance en soi. Que de coureurs de seconde classe, dont la seule ambition était de finir, devront abandonner, et cela pour des raisons multiples. Et quelle joie

pour ceux qui finiront et qui, bien plus tard encore parleront de « leur » Tour, de leurs émotions dans les étapes de nuit, de leurs souffrances par le froid et sous la pluie, de leur labeur si rude dans les cols pyrénéens et dans les Alpes. Oui, tout cela sera des souvenirs, et il est à souhaiter que la grande foule qui ne voit que l'aurole entourant la victoire du premier puisse-t-elle un peu s'arrêter aux exploits de ceux qui espèrent, non pas gagner, mais finir. — H. BERT.

PARIS-BRUXELLES

Le fait saillant du douzième Paris-Bruxelles est le réveil de notre crack Henri Pélissier. Les dernières courses fournies par ce dernier semblaient montrer un déclin dans la forme de l'homme. A nouveau, il se classait au tout premier plan et c'est par cette victoire qu'il retrouvait momentanément toute sa popularité de jadis.

La course en elle-même fut assez monotone jusqu'à la frontière et ce ne fut qu'en Belgique que les routiers se réveillèrent un peu. Les derniers kilomètres virent la partie se jouer. H. Pélissier et Mottiat se sauvaient et arrivaient ensemble au vélodrome d'Hiver où avait lieu l'arrivée. Mottiat ne pouvant arriver à battre son adversaire au sprint retenait ce dernier par son maillot et passait ainsi premier la ligne d'arrivée. Cette place n'était qu'illusoire, car les juges ne tardaient pas à distancer le coureur belge au profit de l'ancien champion de France.

LE TOUR D'ITALIE

Le Tour d'Italie, qui s'est disputé en huit étapes, a été remporté par Belloni devant Gremo et notre champion de France, J. Alavoine, Oliveri gagnait la première étape, Belloni s'adjugeait la deuxième et la troisième.

Au cours de la seconde étape, Girardengo, victime de plusieurs accidents de machine et démoralisé, abandonnait. De même qu'Oliveri qui se blessait à la suite d'une chute. Jean Alavoine qui avait été victime de multiples crevaisons et de chutes au cours des trois premières étapes, gagnait, avec trente-deux minutes d'avance, la quatrième étape. Il renouvelait sa victoire dans l'étape suivante, mais était distancé en faveur de Toricelli. Cette décision, tout à fait incompréhensible et prise vingt-quatre heures après l'arrivée a des raisons pour lesquelles il est préférable de ne pas insister ; sachez seulement que la lutte de marques existe toujours en Italie. Dans la sixième étape, Alavoine était encore premier, battant Belloni à l'arrivée. Belloni, en tête du classement gagnait la septième étape et finissait second dans la dernière, devant Schurano.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE DEMI-FOND

Pour la seconde fois consécutive, Georges Sérès a conquis le titre de champion de France de demi-fond.

Disputé le 6 juin au Parc des Princes, devant un nombreux public, la course réunissait sept stayers ; Sérès, détenteur du titre, Léon Didier, Henry Fossier, Maurice Brocco, Larrue, Berthet et Miquel.

Dès le début, Sérès montrait sa supériorité et, après 30 kilomètres, il doublait tout le lot et continuait de son allure aisée. Léon Didier par deux fois s'arrêtait à la suite de crevaisons. Sérès dès lors avait course gagnée et finissait les 100 kilomètres en 1 h. 25 m. 51 s. devant Léon Didier et Fossier.

Informations.

NOTRE confrère le Journal a décidé de renoncer à la belle course qu'il devait organiser de Milan à Anvers.

On se souvient du terrible accident qui coûta la vie à notre ami Sels. Sels était l'organisateur officiel de la course. De plus, notre confrère belge Collignon, qui était avec Sels le coorganisateur, faillit périr, lui aussi, dans le même accident.

Il ne fallait plus, en raison du temps, songer à trouver d'autres collaborateurs, et Milan-Anvers fut ainsi supprimé, au grand regret des coureurs et du public sportif.

Résultats techniques.

« 6 juin. — Paris (Parc des Princes). Championnat de France demi-fond (100 km. derrière motos) : 1^{er}, G. Sérès, en 1 h. 25 m. 51 s. 3/5 ; 2^e, L. Didier ; 3^e, H. Fossier.
« 16 juin. — Tour d'Italie. Classement général : 1^{er}, Belloni, en 102 h. 47 m. 33 s. ; 2^e, Gremo, en 103 h. 20 m. 48 s. ; 3^e, Jean Alavoine, en 103 h. 49 m. 38 s.
« 6 juin. — Tours. Championnat d'Europe de vitesse. Finale : 1^{er}, Dupuy ; 2^e, Bailey ; 3^e, Schilles.
« 13 juin. — Paris-Bruxelles (412 km.) : 1^{er}, H. Pélissier, en 16 h. 15 m. ; 2^e, L. Mottiat arrivé premier, mais déclassé pour avoir gêné Pélissier ; 3^e, R. Vermandel.
« 13 juin. — Paris (Parc des Princes). Poule nationale de vitesse. Classement général : 1^{er}, Dupuy, 3 points ; 2^e, Schilles, 5 points ; 3^e, Louet, 7 points ; 4^e, Sergent, 9 points.
« 20 juin. — Paris (Parc des Princes). Match Spears-Bailey. 1^{re} manche : 1^{er}, Spears ; 2^e manche : 1^{er}, Bailey ; 3^e manche : 1^{er}, Spears.
« 28 juin. — Tour de France. — 1^{re} étape, Paris-Le Havre (388 km.) : 1^{er}, Mottiat, en 14 h. 50 m. 46 s. ; 2^e, Rossius à une roue ; 3^e, Thys à une roue.
« 30 juin. — Tour de France. 2^e étape Le Havre-Cherbourg (364 km.) : 1^{er}, Thys, en 15 h. 17 m. 48 s. ; 2^e, Goethals à une roue ; 3^e, Chassot à une roue.

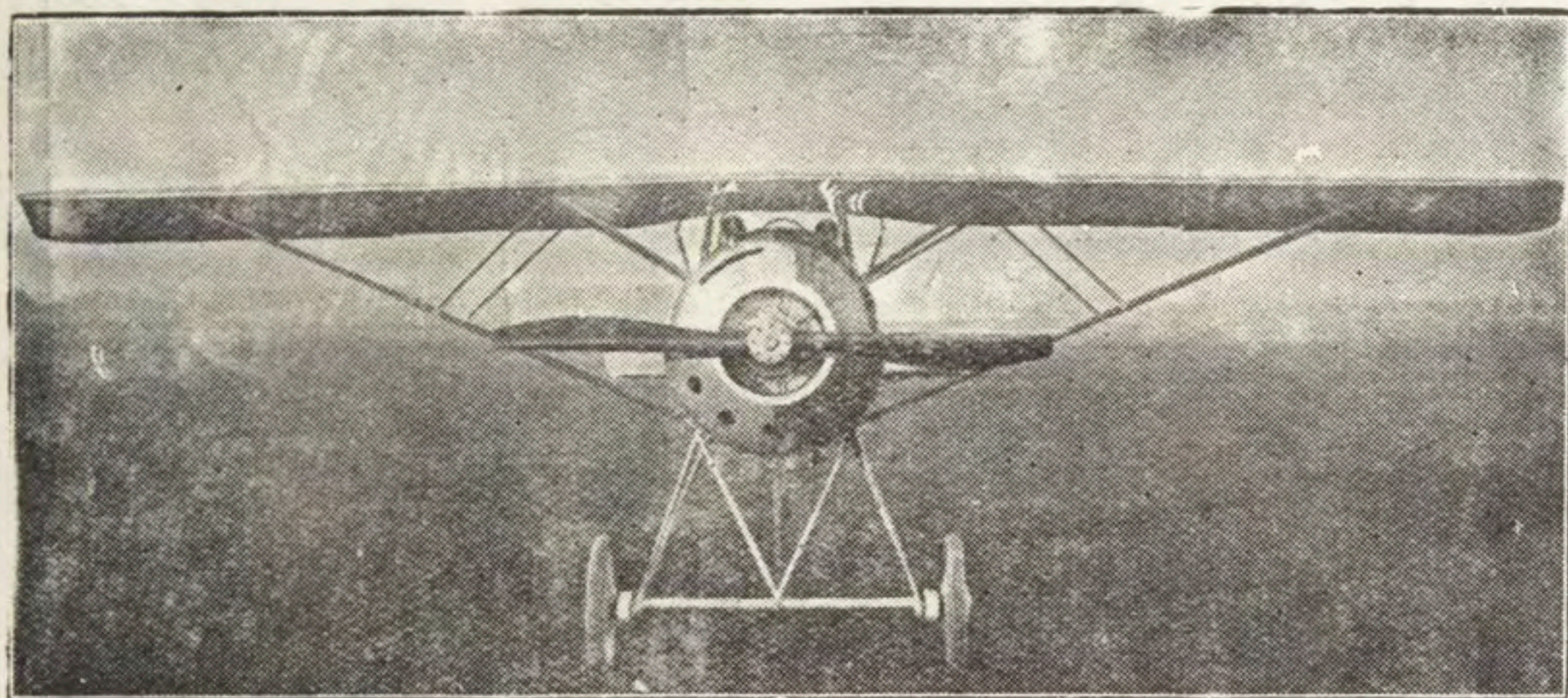
FOOT-BALL RUGBY

LES LOISIRS DU RUGBYER

Le compte rendu des réunions estivales d'athlétisme nous dévoile de temps à autre une performance réalisée par un des nôtres. Il est même des clubs qui organisent des concours spéciaux pour joueurs de football. Il y a là évidemment preuve de bonne volonté et de désir de perfectionner les rugbys dans l'art de la course. Déjà j'ai dit combien il me semblait illogique, pour quelqu'un qui avait fait du rugby son sport, de se livrer uniquement aux joies de la course à pied en été. Ce n'est pas un mal que d'apprendre à courir un 100 mètres et un 400 mètres, c'est un mal que de devenir coureur à pied et uniquement cela, pendant la saison chaude, si l'on veut progresser dans la voie du rugby.

Courir sur une piste en gazon avec des souliers à pointes et courir sur un terrain de football sont deux choses différentes. On trouve là des adversaires à éviter ; les souliers de football sont lourds, le ballon dans les mains empêche d'actionner celles-ci en bielles de locomotives, comme on le voit faire aux purs sprinters. Aussi en plus de la course à pied classique, il faut que les joueurs s'entraînent à des épreuves plus pratiques. Courir en souliers de rugby, avec un ballon dans les mains, en apprenant à changer de vitesse et à crocheter en cours de route. Apprendre à démarrer, faire toujours dans la même tenue, des courses de 20 mètres, cent fois renouvelées. Ne pas suivre cet entraînement terrible du coureur à pied qui évite le moindre excès par crainte de claquage, mais pratiquer en été comme en hiver des exercices durs ; ils donnent moins de finesse, moins d'allure, mais quelle solidité ne vous confèrent-ils pas ! L'été est aussi propice à un apprentissage approfondi de l'art de passer le ballon et à celui de donner correctement un coup de pied. Avec un ballon, cent et mille fois et plus encore, apprenez-vous à donner des coups de pied de volée qui trouvent la touche, des coups de pied placés qui trouvent le chemin des poteaux. Vous qui êtes incapables de réussir un coup de pied tombé, profitez de l'été pour acquérir la science du drop goal et, comme je le disais ici même l'an dernier, lutez à la corde, plaquez-vous, lutez, faites des sports rudes pour un jeu rude. — JACQUES DEDET,

"Aéroplanes Morane-Saulnier"



Société Anonyme de
Constructions Aéronautiques



3, RUE VOLTA

PUTEAUX (Seine)

"SKOOTAMOTA"

MOTO-PATINETTE

Gagnante du concours de Scooter et du challenge de l'Auto



Mlle Mistinguett sur la "Skootamota".

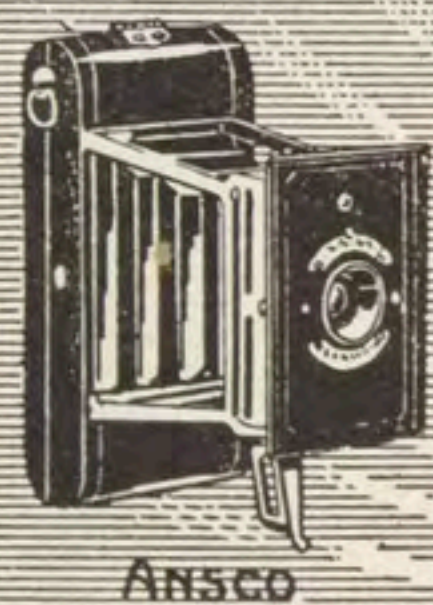
Pour vos Promenades au Bois,
à la Campagne, à la Mer,
ayez une "Skootamota"

AGRÉMENT - SIMPLICITÉ - CONFORT - ÉCONOMIE

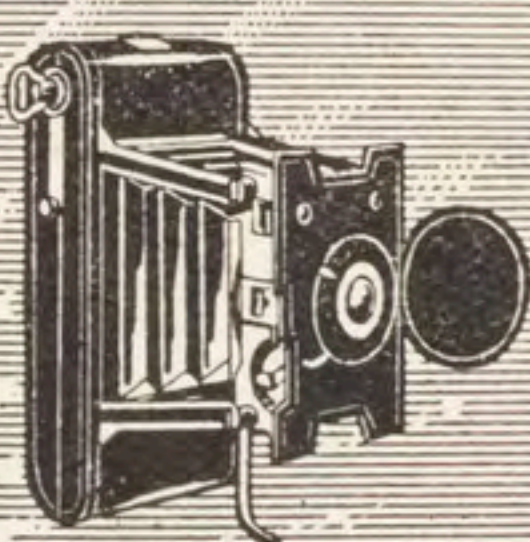
Démonstrations gratuites -:- Livraison immédiate

SOCIÉTÉ de L'APPROVISIONNEMENT INDUSTRIEL
PARIS :: 13, avenue de la Grande-Armée :: PARIS

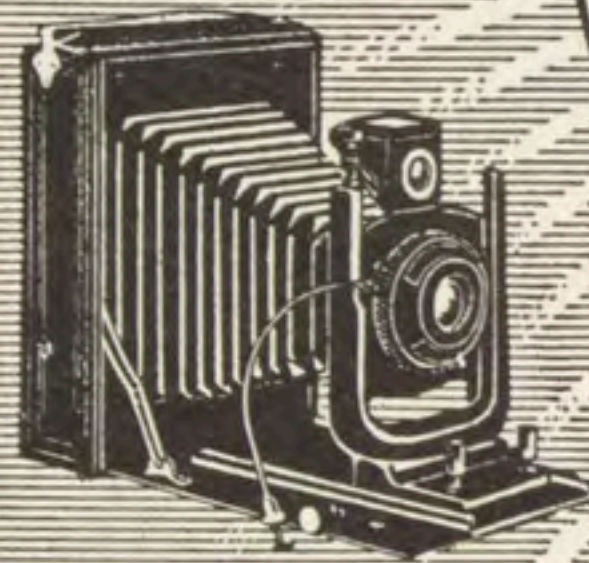
Souvenez-vous que !!!



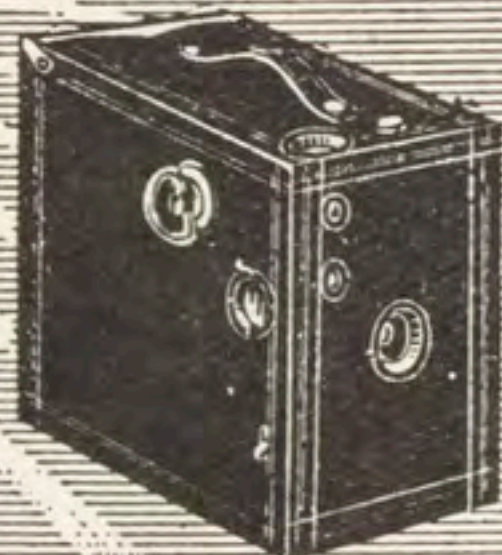
ANSCO



ANSCO



"PLAIT"



"BUSTER"



VERASCOPE

RICHARD

A. MINIO

Les
meilleurs
le plus grand choix
et aussi
les moins chers
se trouvent au
PHOTO-PLAIT

37 & 39, Rue LAFAYETTE
PARIS-OPÉRA

CATALOGUE GÉNÉRAL

"SUR DEMANDE"

ENGLISH SPOKEN

LES PNEUMATIQUES

AUTOS

VÉLOS

MOTOS

DUNLOP

Se recommandent par

la qualité hors pair de la gomme
et leur fabrication très soignée



DUNLOP - Fondateur
de l'Industrie du Pneumatique

4, Rue du Colonel-Moll — PARIS

Balles de Golf **DUNLOP**

Ceinture Anatomique pour Hommes

du **D^R NAMY**

**Élastique, Élégante
AMAIGRISSANTE**



Légère, indéformable, agréable à porter.
Sans pattes, sans boucles, sans bordure
rigide, évite tous les inconvénients des
modèles ordinaires.

Recommandée à tous les hommes qui com-
mencent à "prendre du ventre," ainsi
qu'aux sportsmen, automobilistes, cava-
liers, etc. Soutient les reins et les organes
abdominaux, combat l'embonpoint, et
procure bien-être, sécurité des efforts,
svelteur de la taille.

Modèle A. En tissu élastique ajouré et pékiné,
filé cru, similisé, gommé tressé et azuré. Haut-
devant : 18 cm. (Tailles au-dessous de 70 fr.
95 cm.)

Modèle B. En tissu élastique ajouré à
"Damiers" spécial contre l'obésité, filé cru, gommé
tressé et azuré. Haut, devant 22 cm. 80 fr.
(Tailles au-dessous de 110 cm.)

(Indiquer simplement la circonférence du
corps prise au milieu de l'abdomen et
la hauteur devant désirée.)

Expédition franco France et Étranger pour
les commandes accompagnées de leur valeur
en mandat-poste ou en un chèque sur Paris
et adressées à :

MM. BOS & PUEL FABRICANTS BREVETÉS

234, Faubourg Saint-Martin - PARIS (à l'angle de la rue Lafayette)
Métro : Louis-Blanc.

Lire l'intéressante Notice illustrée sur la « Ceinture du Dr Namy »,
adressée gratuitement sur demande.



Les belles épreuves sportives
de la saison, grâce à votre

Kodak

seront fidèlement reproduites
dans votre album d'instantanés

Tout le monde peut apprendre en quelques minutes à se
servir d'un KODAK ; il y a des KODAKS à tous prix.

Vous trouverez partout les Art'cles KODAK

Tous les marchands d'Appareils Photographiques tenant les
articles Kodak se feront un plaisir de vous fournir tous les
renseignements utiles.

Kodak, S.A.F., 39, Avenue Montaigne ::: PARIS

Des Vacances sans un "Kodak" sont des Vacances manquées

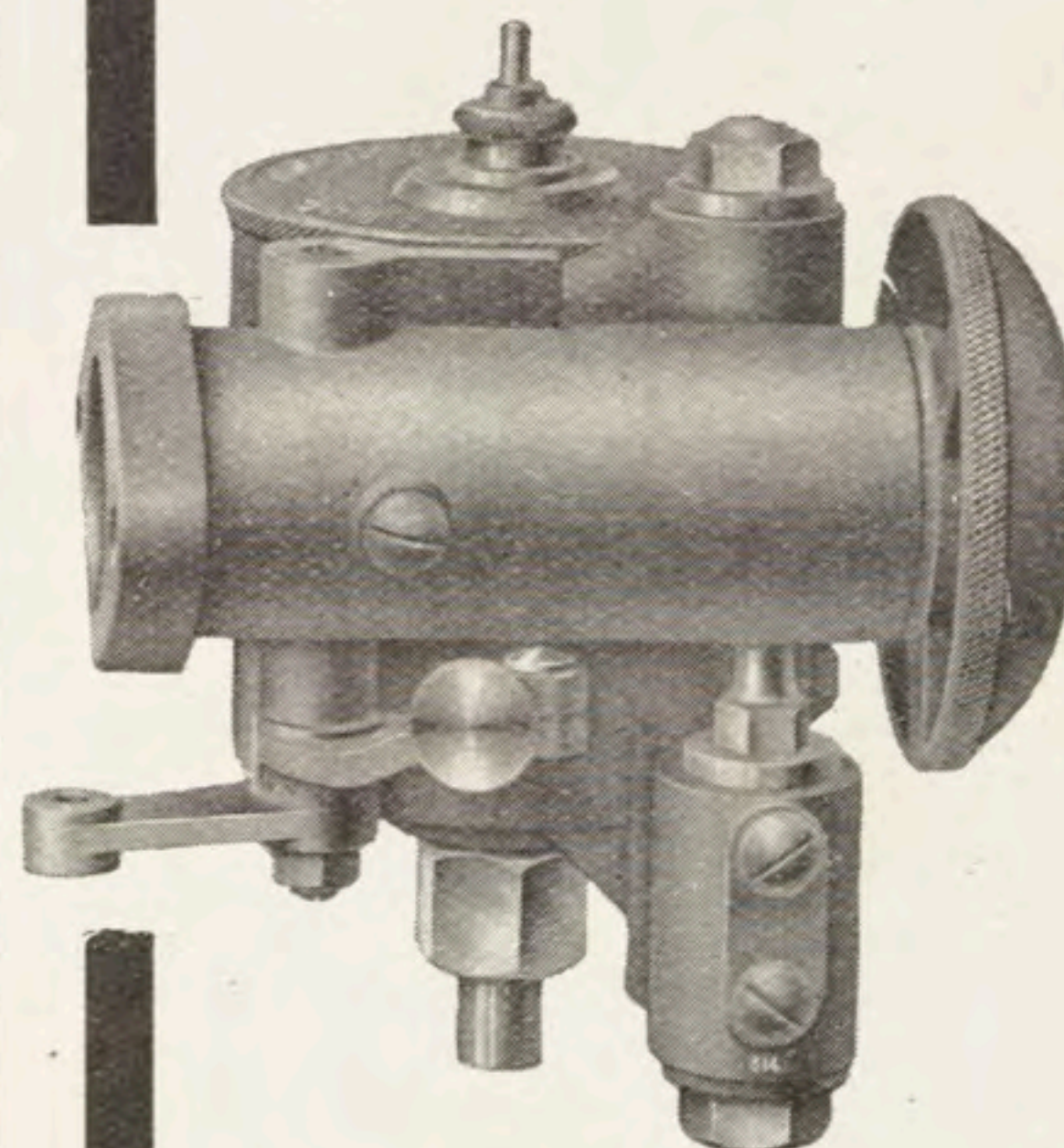
Plus solide que l'Acier



**PNEU
HUTCHINSON**

Économisons!

L'essence coûte 2 fr. 50 le litre
Avec ceci, →
(4 litres, 4 d'essence)
et cela →



un Carburateur
ZÉNITH

une voiture Standard
4 cylindres 62/110 pesant
908 kilogs

a parcouru
100 kilomètres

se classant première du Concours de Consommation du Junior Car-Club.
(Londres, 27 Mars 1920.)

Société du Carburateur ZÉNITH

Siège Social et Usines :
51, Chemin Feuillat, LYON

Maison à
PARIS, 15, Rue du Débarcadère

USINES ET SUCCURSALES :
PARIS - LYON - LONDRES - MILAN - TURIN - BRUXELLES - GENÈVE
DETROIT (Mich.) - CHICAGO - NEW-YORK

FOOT-BALL ASSOCIATION

VERS LE FOOTBALL PROFESSIONNEL

La saison de football est terminée. Les équipements des joueurs sont rangés et les terrains goûtent enfin un repos nécessaire. Les footballeurs sont en vacances. Ils ne sont pas, cependant, rentrés entièrement dans la vie privée : le mois de juin est la seule époque de l'année où les changements de clubs sont autorisés, et les dirigeants de certaines sociétés parisiennes s'agitent fébrilement, vont et viennent, intriguent, usent de toutes les ressources de leur esprit pour attirer chez eux tel ou tel équipier notoire et utile. En province, il est rare que de semblables procédés soient employés : la règle presque générale est qu'un footballeur reste membre actif du club où il a fait ses premières armes. La capitale est le théâtre de migrations nombreuses : la raison de ces mutations s'explique aisément par la quantité, la proximité et la valeur à peu près égale des sociétés, par le manque d'esprit de club manifeste dans la plupart de ces groupements sportifs et surtout par les offres d'argent faites çà et là aux joueurs.

Le football-association, qui a pris en France, depuis la guerre, une extension remarquable, est encore considéré chez nous comme un sport amateur. La Fédération française de football-association envisage bien dans ses statuts la formation d'une section professionnelle : mais qui prendra l'initiative de la création du football professionnel en France ? Une telle création serait, pour les trois quarts des grands clubs parisiens, la consécration d'un état de fait : car il est de notoriété publique que certaines sociétés paient leurs joueurs. S'il s'agissait de récompenser un équipier en lui procurant une situation, il n'y aurait rien que de très normal ; mais combien de footballeurs, qui comptent parmi les meilleurs de notre pays, touchent, de la main à la main, ou même en signant un contrat, des sommes d'argent les récompensant de leur engagement ! Puis, au cours de la saison, les rétributions sont données ou par mois, ou par match, avec des suppléments en cas de victoire et des qualifications par but marqué ou sauvé. D'où vient l'argent versé aux joueurs ? Du produit de la recette. Le résultat est que les efforts apportés à l'amélioration ou à l'aménagement de terrains sont très limités par suite du manque d'argent.

Le paiement des joueurs a un autre inconvénient : il rend la lutte inégale et même impossible entre les clubs d'amateurs, c'est-à-dire de joueurs qui pratiquent le football uniquement pour s'amuser et les clubs qui sont — c'est le secret de Polichinelle — professionnels. Il est en effet évident que peu de joueurs sont capables de résister à la tentation d'argent : ils ajoutent ainsi au plaisir de faire du sport celui d'en tirer profit.

Une ligue professionnelle, section de la Ligue de Paris de football-association, pourrait-elle vivre ? On est tenté de répondre par la négative, si l'on compare la situation des premiers professionnels français à celle des professionnels anglais. Ceux-ci gagnent largement leur vie ; les nôtres ne toucheraient pas assez pour vivre en ne faisant que du sport. Mais les premiers professionnels anglais ont-ils, dès l'abord, abandonné leur emploi pour se consacrer exclusivement à leur nouveau métier ? Et aujourd'hui encore, est-ce que de nombreux professionnels de Grande-Bretagne ne mènent pas parallèlement leur occupation de footballeurs et leur labeur ordinaire ?

La création d'une section professionnelle de la Ligue de Paris régulariserait une situation sinon encore reconnue, du moins réelle et avérée. Le football français tout entier ne pourrait que gagner à une telle innovation. — GABRIEL HANOT.

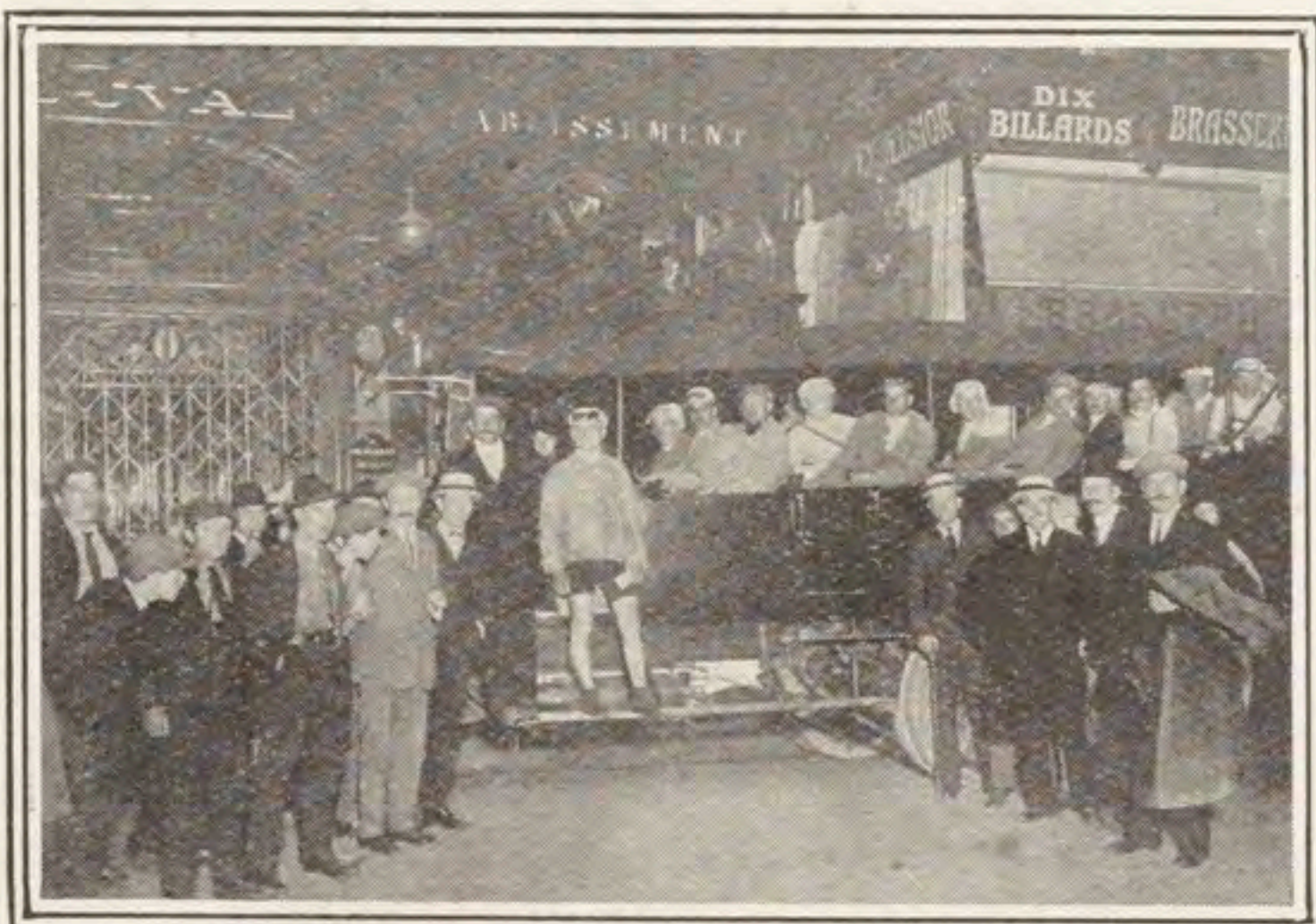
LA PRÉPARATION DES OLYMPIADES.

ALORS que les autres sports, comme l'athlétisme et la natation, déploient, en vue des Olympiades, une activité redoublée, le football-association a accordé à ses joueurs le repos le plus complet jusqu'au 15 août. A cette date, les vingt-deux footballeurs susceptibles de faire partie de l'équipe de France seront concentrés à Anvers et, pendant les quinze jours qui les sépareront de l'ouverture du tournoi fixé du 29 août au 5 septembre, ils se mettront progressivement en train, exactement comme à un début de saison. La seule différence sera que, à chaque ouverture de la saison de football, la mise au point porte sur plusieurs dimanches, tandis qu'à Anvers, la préparation aura lieu quotidiennement pendant la quinzaine du 14 au 29 août.

Une telle méthode semble préférable à un entraînement maintenu à travers tout l'été par des matches réguliers, parce que plusieurs des



GRUPE DES ANCIENS DU CYCLISME, QUI ONT DONNÉ LEUR CONCOURS A LA RÉUNION ORGANISÉE POUR FÊTER LE JUBILÉ DE L'EX-CHAMPION DE MONDE ELLEGARD.



LES CONCURRENTS DE PARIS-BRUXELLES FURENT TRANSPORTÉS EN AUTO-CARS AU DÉPART, QUI AVAIT LIEU A VILLIERS-SUR-MARNE. LE 13 JUIN, A 2 HEURES DU MATIN.



LES DEUX MEILLEURS DEMIS DU LANGUEDOC, POUYTIES ET BAUDONY, DU R. C. N. M. BIRKIGT, CRÉATEUR DES MOTEURS HISPANO-SUIZA, DÉCORÉ PAR ALPHONSE XIII.



LE RED STAR DE PARIS A RENCONTRÉ, LE 3 JUIN, A BARCELONE, LE F. C. BARCELONA. LES ESPAGNOLS, AVEC UNE ÉQUIPE DE 1^{re} FORCE, FURENT VAINQUEURS PAR 4 A 0.

jeux, qui l'an dernier ont participé aux Jeux interalliés et même au déplacement de Suède, ont manifestement besoin de repos et de détente.

ESCRIME

(Voir pages 12 et 13. La grande semaine d'épée.)

GAGNERONS-NOUS CETTE FOIS AUX JEUX OLYMPIQUES ?

ON sait qu'aux derniers Jeux Olympiques, les escrimeurs français s'étant abstenus de tirer, ce furent nos amis les Belges, magnifiquement entraînés, d'ailleurs, par notre regretté Albert

Feyerick, qui s'adjugèrent le titre de champions. Cette fois, nous serons là, et même un peu là. Je ne vois pas un fleuretiste ou un épéiste au monde capable d'inquiéter Lucien Gaudin. Nedo Nadi sera toujours, parmi les concurrents étrangers, le plus qualifié pour le suivre... mais d'assez loin. En équipes, nos hommes, aux deux armes, sont excellents... et la victoire ne doit pas non plus leur échapper.

Il n'en sera pas de même au sabre... J'en suis toujours à me demander pourquoi ce sport, si magnifiquement français, fait de furia, d'enthousiasme, d'élégance et d'attitude, est à ce point délaissé chez nous !

Nous avons évidemment quelques sabreurs de classe, tel Mondielli, qui a gagné de superbe et péremptoire façon son championnat de France, sans subir une défaite... tels encore le bon géant de Saint-Germain, Perrodon, de Ranst, Schmeltz, aussi fin cavalier que brillant escrimeur... Mais il faut amèrement constater que la moyenne des concurrents du sabre à la grande semaine des amateurs du moins, firent des exhibitions piteuses, ferrailant d'estoc et de taille à tors et à travers et remplaçant par une brutalité intempestive la théorie des armes qui leur manquait totalement ! Qu'on ne se y trompe pas : l'escrime du sabre a ses finesses, ses subtilités et ses conventions autant au moins que le fleuret, et, si nos champions français ne veulent pas s'y adapter, je crois qu'il ne leur sera même pas nécessaire de s'aligner à Anvers devant les sabreurs étrangers... Ils seraient battus avant même de se mettre en garde ! — JOÉ BRIDGE

Informations.

Le maître Bergès vient de fonder une Société d'escrime qui, sous le titre d'Union amicale des salles d'armes de France, va donner une nouvelle vie très active à l'escrime.

Cette Société viendra, en outre, en aide aux veuves et orphelins des maîtres décédés.

Résultats techniques.

« 5 juin. — Paris. Championnat de France de fleuret : 1^{er}, Ducret, 4 victoires et 12 touches ; 2^e, M. Labattu 4 victoires et 15 touches.

« 5 au 13 juin. — Paris. Grande Semaine d'épée. — Championnat des professeurs : 1^{er}, Gauthier, 9 victoires ; 2^e, Baudat, 8 victoires ; 3^e, Bouché, 7 victoires. — Championnat de France fleuret : 1^{er}, Dubourdiou, 7 victoires ; 2^e, Liottet, 7 victoires après barrages ; 3^e, Delevoeye. — Championnat de sabre amateurs : 1^{er}, Mondielli, 7 victoires ; 2^e, Schmeltz ; 3^e, Tom. — Coupe internationale d'épée. — Le team de France, représenté par MM. Gaudin, capitaine, 6 victoires ; Amson, 3 victoires ; Buchard, 6 victoires ; Dubourdiou, 4 victoires ; Lippmann, 5 victoires ; Trombert, 3 victoires, bat l'équipe de Hollande composée de : Daniels, 1 victoire ; de Jong, 2 victoires ; Brevers, 1 victoire ; Van den Weill, 2 victoires, et 1 victoire, par 27 victoires à 8. — Poule des champions : 1^{er}, Trombert, 3 victoires ; 2^e, A. Massard ; 3^e, Préjean et Ducret ex æquo.

YACHTING

DERNIERS DÉTAILS SUR LA COUPE AMERICA

POUR terminer, les derniers détails du grand événement nautique : la Coupe America. Dans les épreuves éliminatoires entre *Résolue* et *Vanitie*, le premier a démâté, ce qui prouve que son nouveau gréement était trop léger. Le défendeur démâta à environ dix pieds au-dessus du pont. Ce fut pendant un essai de quatorze milles marins, dont sept au vent debout et sept vent arrière, au moment où le yacht doublait la bouée du retour et envoyait son spinnaker. Cependant la vitesse du vent était estimée à dix milles à l'heure ce qui n'est pas excessif. Le *Résolue* ne doit pas avoir de mâts de rechange, car on doit lui installer à nouveau son mâts de 1915 qui est en acier.

Ce changement va l'alourdir considérablement et surtout l'empêcher de courir les dix courses éliminatoires qui étaient envisagées.

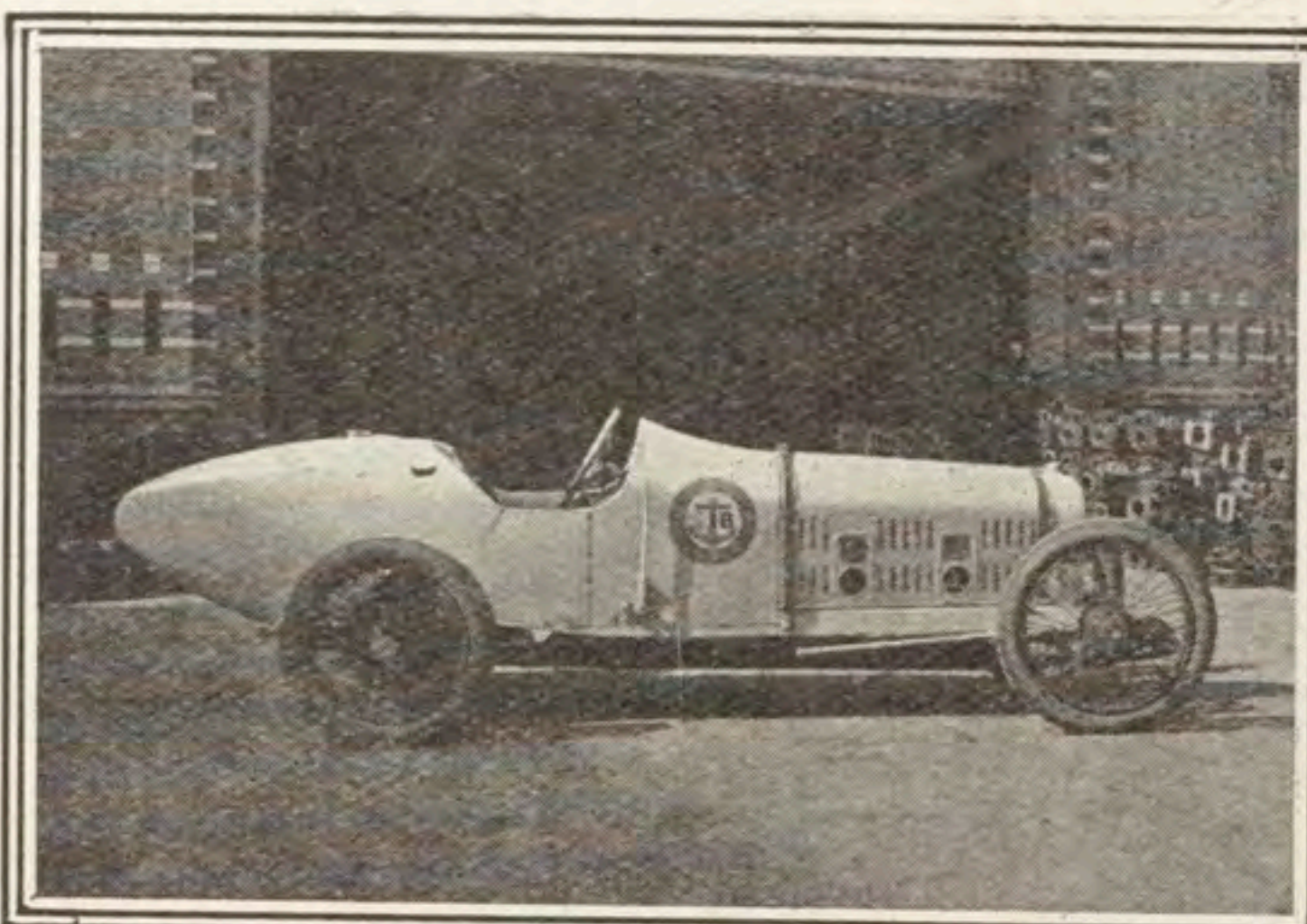
Dans la régate précédente, *Vénitie* s'est montré supérieur aux allures portantes, mais inférieur à celle du près du vent. D'après les nouvelles de New-York, les quelques six mille livres que ce bateau a gagné dans son nouveau gréement ne compensent pas les mauvaises formes de son arrière qui est trop lourde et qui l'arrêtent dans les grandes vitesses.

Quant à *Shamrock IV*, le plomb que lui a enlevé M. Charles Nicholson, son architecte, a réduit son allégeance de quarante-cinq secondes. Son augmentation de franc-bord le favorisera dans les temps légers et il paraît être un merveilleux bateau au près du vent.

L'opinion générale, même en Amérique est



LE YACHT "BOULI BOULA", 5 MÈTRES 55 DE LA SÉRIE EN RIVIÈRES GAGNANT DE LA COUPE DES RIVIÈRES, COURUE LE 20 JUIN, A MEULAN PAR UN TEMPS SUPERBE.



UNE DES TROIS VOITURES BALLOT D'INDIANAPOLIS. DE PALMA REMPORTAIT SUR CETTE VOITURE LE TROPHÉE DES 300 MILES ET LA COUPE DES 400 MILES. THOMAS SE CLASSAIT SECOND DANS LE GRAND PRIX (500 MILES.)



DÉPART DES CYCLECARS DU RALLIÉ AUTOMOBILE PARIS-ROUEN. ORGANISÉ PAR L'A. C. DE NORMANDIE, LE 13 JUIN, A ÉTÉ UN SUCCÈS MALGRÉ LE TEMPS DOUTEUX.

pour *Shamroek IV* gagnant. Son allégeance totale étant réduite à six minutes pour trente milles de course. — JEAN SAVOYE.



(Voir pages 23 et 24. Les records de notre aviation, par J. Mortane.)

NOS PROGRÈS EN CINQ ANS

ENFIN — qui l'eût cru ? — il a été question de l'aéronautique à la tribune de la Chambre des députés, grâce au héros Guy de Montjon. Empressons-nous d'ajouter qu'une trentaine de parlementaires seulement assistèrent à cette séance et que ni M. Fonck, as des as, ni M. Heurtaux, aux vingt et une victoires ne prirent part à la discussion. Fort heureusement, il est des aviateurs qui sont devenus députés pour défendre l'aviation et d'autres qui, sans être pilotes, ont du moins la foi. L'interpellation du 15 juin porta sur le budget de l'aéronautique et permit à notre compétent sous-secrétaire d'Etat, M. P.-E. Flandin, de donner des précisions intéressantes et des statistiques qu'il convient de rappeler.

Comparant les progrès de l'aviation pendant ces cinq dernières années, en se basant non pas sur les records, mais sur les performances courantes des appareils en 1914 et au 1^{er} janvier 1920, il a établi le tableau suivant :

« La plus grande vitesse au sol en 1914 était de 130 kilomètres à l'heure ; elle est passée à 240. La plus grande vitesse ascensionnelle, mesurée de 0 à 2.000 mètres d'altitude, était de 12 minutes en 1914 ; elle est passée à 4 m. 31 s. Le plus haut plafond — je ne parle pas des records d'altitude, mais de l'altitude à laquelle il est possible de voler normalement — était de 4.000 mètres en 1914 ; il est passé à 7.600 mètres. La plus grande puissance utilisée était de 130 chevaux en 1914 ; elle est maintenant pour les multimoteurs de plus de 1.000 chevaux. Quant à la plus grande charge utile, calculée avec 3 heures de combustible à 2 personnes à bord, pour que l'élément de comparaison soit bien le même, elle était de 100 kilogrammes seulement en 1914, elle est passée à 1.250 kilogrammes. La plus grande distance parcourable sans escale, avec 2 personnes à bord, le reste étant du combustible, était de 500 kilomètres en 1914, elle est maintenant de 2.000 kilomètres... »

« Pendant la guerre, la production totale des avions, hydravions et moteurs a été de 56.000 avions, 3.000 hydravions et 100.000 moteurs... En juillet 1914, nous comptons à peine 1.700 pilotes brevetés et nous en comptons maintenant plus de 18.000. »

M. J.-L. Dumesnil, ancien sous-secrétaire d'Etat, ajouta ces renseignements :

« En août 1914, au moment de la déclaration de guerre, nos usines d'aviation françaises produisaient dans le mois 50 avions et 107 moteurs. En février 1917, la production mensuelle était montée à 820 avions et 1.204 moteurs. En septembre 1917, cette production mensuelle était passée à 1.261 avions et 1.838 moteurs. Enfin, à la veille de l'armistice, elle avait atteint 2.863 avions et 4.500 moteurs dans le mois. »

Parlant des lignes de transport aérien, M. P.-E. Flandin, avec sa méthode de statisticien qu'on ne saurait trop louer, apporta de nouveaux chiffres éloquentes :

« Sur Paris-Londres, du 1^{er} septembre au 1^{er} mars, c'est-à-dire pendant tout l'hiver, au moment où les brumes ou les brouillards rendent les voyages plus difficiles, 513 voyages ont été effectués, 200.000 kilomètres ont été couverts,

803 voyageurs ont été transportés et il n'y a eu un seul accident mortel. Voilà pour la sécurité. Au point de vue de la vitesse, la durée moyenne des voyages a été de 3 heures et au point de vue de la régularité, la proportion des voyages effectués avec plus d'une heure de retard a été pour la compagnie la plus régulière et pendant les mois d'hiver de 7% seulement. Comparons le trafic aérien sur la ligne Paris-Londres au mois de janvier et au mois de mai : en janvier 62 voyages, en mai 265 ; en janvier 35 passagers transportés, en mai 448... Enfin le tonnage a passé de 1.360 kilogrammes à plus de 9.000 kilogrammes de colis divers et les sacs postaux de 111 à 236... »

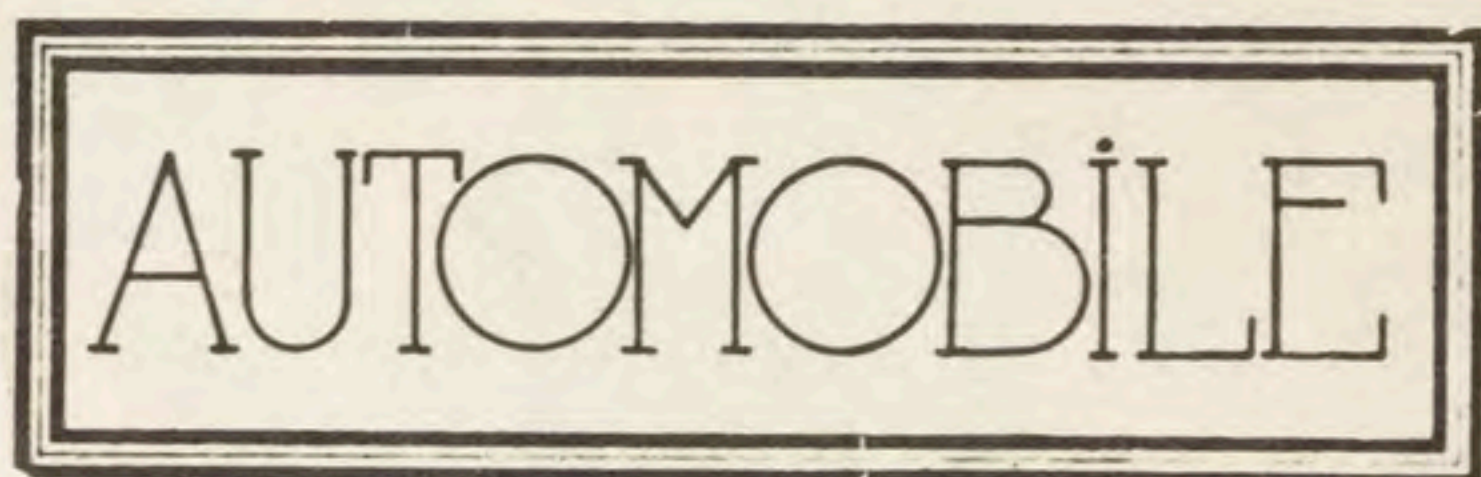
« Les dépenses de premier établissement de la voie aérienne sont très faibles par rapport à celles des autres moyens de transport. C'est ainsi que si nous prenons le total des dépenses pour l'aménagement des terrains sur la ligne Paris-Londres, la construction de hangars et d'ateliers de réparations, d'équipements météorologiques et radiotélégraphiques, nous constatons que la voie aérienne Paris-Londres aura coûté 20.000 francs le kilomètre alors que la voie ferrée, au prix actuel, pour une voie unique, revient à 500.000 francs le kilomètre et la voie routière à 200.000 francs. »

M. P.-E. Flandin ajouta qu'à l'avenir, grâce à l'expérience acquise, les voies aériennes pourraient revenir à moins de 10.000 francs le kilomètre.

Que tous ces chiffres nous donnent la confiance dont tout bon Français doit avoir besoin si nous désirons voir notre aviation reprendre la place à laquelle elle a droit. — JACQUES MORTANE.

Informations.

LES aviateurs italiens Masuro et Ferrarin, partis de Rome pour Tokio le 11 février, sont arrivés le 1^{er} juin à destination, accomplissant ainsi un raid de plus de 17.000 kilomètres.



LES GRANDES ÉPREUVES DU SPORT AUTOMOBILE

LE GRAND PRIX D'INDIANAPOLIS.

LA célèbre épreuve américaine s'est disputée le 31 mai dernier sur l'autodrome d'Indianapolis et, pour la première fois depuis 1912, elle a été l'occasion d'une victoire pour la construction américaine.

On se rappelle que les vainqueurs avaient été respectivement : en 1913, Peugeot ; en 1914, Delage ; en 1915, Mercedes ; en 1916, Peugeot ; en 1919, Peugeot. Il semblait bien que, cette année, après le grand effort accompli par les Ballot, les Peugeot, les Porporato, champions de notre industrie, la victoire pût difficilement nous échapper. Il en a cependant été ainsi.

Faut-il en voir la raison dans le mauvais temps, la pluie ayant rendu la piste glissante et n'ayant pas permis à nos voitures de pousser à fond ? Peut-être... Il est certain que les virtuoses du ciment d'Indianapolis — les Chevrolet, les Milton, les Murphy — se trouvaient mieux à leur aise sur une piste qu'ils pratiquent depuis de nombreuses années. Mais nous sommes ici en matière de sport, et, seul, le résultat brutal compte.

Ce résultat brutal a été le suivant :

1^{er}, Gaston Chevrolet, sur voiture Monroe, en 5 h. 40 m. 16 s. (moyenne : 142 km.-h.) ; 2^e,

Thomas, sur Ballot, en 5 h. 43 m. 2 s. ; 3^e, Milton, sur Duesenberg ; 4^e, Murphy, sur Duesenberg ; 5^e, De Palma, sur Ballot ; 6^e, Hearne, sur Duesenberg ; 7^e, Chassagne, sur Ballot.

Si nous analysons en résultats, nous sommes immédiatement frappés de ce fait que Ballot et Duesenberg forment les deux lots compacts de tête et ont, l'un et l'autre, montré une superbe régularité en classant trois voitures à l'arrivée. Chevrolet, le vainqueur, s'est « faufilé », grâce à quelques menus incidents dont ont été victimes les voitures Ballot, qui avaient fait une démonstration très nette de plus grande rapidité.

Quinze tours avant la fin, de Palma, qui avait trois tours d'avance, resta en panne d'essence loin de son ravitaillement. Chassagne, en poussant pour prendre la première place — il était à quelques secondes du premier — dérapa et faussa son essieu avant. Thomas eut une panne de magnéto, alors qu'il allait conquérir la première place.

Dans ces conditions que, si défaite il y a eu, l'industrie française n'en sort nullement diminuée et qu'elle doit témoigner sa reconnaissance à ceux qui, comme Ballot, ont défendu sa chance avec un tel acharnement et de telles qualités que le vainqueur est obligé de réserver au vaincu les honneurs de la guerre.

LE GRAND PRIX DE L'A. C. F. EN 1921.

La Commission Sportive de l'Automobile-Club de France a décidé de faire courir son classique Grand Prix en 1921, après sept années d'interruption. Le règlement sous lequel se disputera cette épreuve contient quelques dispositions toutes nouvelles. C'est ainsi que la course sera précédée d'un concours éliminatoire de moteurs, qui se résume aux points principaux suivants :

1^o Essai de 15 minutes, pendant lequel la puissance ne devra pas, à 1.000 tours-minute, être inférieure à 30 chevaux ;

2^o Essai de 15 minutes, où le moteur devra fournir une puissance minima de 90 HP à 3.000 tours-minute ;

3^o Essai d'une heure, pendant lequel la puissance ne devra jamais descendre au-dessous de 90 HP, les essais conduiront à un classement des moteurs, classement qui sera publié avant la course et qui sera basé sur le travail effectué par chacun d'eux pendant l'essai d'une heure, travail mesuré par une série d'essais au frein.

Seront admis à prendre part aux diverses épreuves, tous véhicules dont le moteur a une cylindrée totale de 3 litres au maximum et dont le poids minimum à vide est de 800 kilogrammes.

Un article du règlement spécifie : « les carrosseries devront être telles que le plan vertical passant par leur partie extrême postérieure, normalement à l'axe longitudinal de la voiture, ne soit pas distant de plus de 1 m. 50 du plan vertical passant par l'axe des roues arrière. » C'est la première fois qu'une telle disposition intervient dans le règlement d'une course. Elle signifie que les « pointes de course » ne devront pas être exagérément longues. Nous ne voyons d'ailleurs pas quel bénéfice sérieux un constructeur aurait pu trouver à dépasser les dimensions autorisées.

Le seul reproche d'ordre général qu'on puisse faire au règlement du futur Grand Prix, c'est la complexité de sa formule, qui pourra, après l'épreuve, engendrer d'assez nombreuses interprétations commerciales et fausser l'enseignement net que le public cherche dans une épreuve de ce genre. — C. LAVILLE.

Résultats techniques.

« 31 mai. — Grand Prix d'Indianapolis (500 milles) : 1^{er}, G. Chevrolet (Munroe), 5 h. 40 m. 16 s. Moyenne du vainqueur : 142 kilomètres à l'heure ; 2^e, Thomas (Ballot), 5 h. 43 m. 02 s. ; 3^e, Milton (Duesenberg), 5 h. 45 m. 43 s. ; 4^e, Murphy (Duesenberg), 5 h. 52 m. 31 s. ; 5^e, De Palma (Ballot), 6 h. 05 m. 19 s. ; 6^e, Hearne (Duesenberg), 6 h. 06 m. 14 s. ; 7^e, Chassagne (Ballot), 6 h. 15 m. 16 s. ; 8^e, Joe Thomas (Munroe), 6 h. 21 m. 41 s.